

За рулем



ВОЛЖСКИЙ
АВТОЗАВОД:
ДВА МИЛЛИОНА
«ЖИГУЛЕЙ»

7 1975



ИЮЛЬ- ПОРА

Летняя Спартакиада народов СССР, посвященная 30-летию великой Победы, подошла к заключительному этапу — Всесоюзным финальным соревнованиям. Решающие старты, которые состоятся в июле и августе, — смотр высших достижений советского спорта.

Многих известных гонщиков, победителей всесоюзных и мировых чемпионатов, международных встреч увидят любители спорта на трассах автомобильных и мотоциклетных соревнований, которые включены в программу Спартакиады.



За нашу Советскую Родину!

За рулём

7 • Июль • 1975

Ежемесячный
научно-популярный
и спортивный журнал
Ордена Красного Знамени
ДОСААФ СССР
Издается с 1928 года

БИБЛИОТЕКА - ОНЛАЙН

№ 121

Измайловский проезд, 2а



ФИНАЛОВ





По адресам героев-водителей Экспедиция журнала «За рулем»

ПАМЯТЬ О НИХ СВЯЩЕННА

У могилы памятника
Герою Советского Союза
С. И. Полежаикину в г. Кретинге
(Литовская ССР) никогда не
увядают цветы.



Позже в армейской газете Сергей Полежаикин рассказал, что он решил воспользоваться трофейным автомобилем. За руль сел гвардии техник-лейтенант Николаев, рядом с ним — Сергей, и автомобиль, набирая скорость, помчался к тем самым селам, сведения об обороне которых так нужны были нашему командованию. Штабная легковушка ни у кого не вызывала подозрений. Вот она разъехала со встречной колонной, вот обогнала тягачи, которые тащили мощные орудия. В селе она приостановилась на какую-то минуту — но этой остановки было достаточно, чтобы четыре опытных зорких глаза рассмотрели и место расположения штаба, и систему укреплений, и даже ориентировочно определили силы врага. Потом автомобиль, оставляя хвост пыли, промчался в следующую деревню... Полученные сведения дали полное представление о намерениях противника и его возможностях...

Так воевал коммунист гвардии старший лейтенант Сергей Полежаикин. И уже к середине лета 1944 года был он награжден двумя орденами Красного Знамени и медалью «За отвагу». Четвертой награды — ордена Отечественной войны I степени — он удостоен за смелые действия при форсировании Березины южнее Борисова, у деревни Мурово, когда был уже офицером разведки полка.

О таких операциях военные сводки сообщали лаконично: «группа мотоциклистов под командованием... захватила мост через реку... и удерживала его до подхода наших частей». Именно так было и в тот раз.

Мотоциклисты-разведчики во главе с Полежаикиным на исходе дня 30 июня неожиданно атаковали фашистов, захватили мост через Березину и закрепились на правом ее берегу. Как ни старались гитлеровцы вернуть утраченные позиции, гвардейцы не отступили.

И если снова воспользоваться военной терминологией, то тем самым «было обеспечено беспрепятственное форсирование водной преграды и дальнейшее продвижение наших частей на важном направлении». А за этими сухими словами сотни, а может быть, и тысячи сохраненных жизней.

Октябрь 1944 года в Белоруссии и Литве выдался дождливым. Земля набухла. Проселочные дороги стали почти непроезжими. Случалось даже танки застревают, а уж мотоциклистам-разведчикам приходилось и вовсе туго. Но ни бездорожье, ни непогода, ни сопротивление врага не могли задержать продви-

жение наших частей к Балтийскому морю. И впереди наступающих войск, как всегда, были разведчики. Одну из таких усиленных разведгрупп возглавил в эти дни Сергей Иванович Полежаикин.

10 октября он получил приказ: в глубине обороны противника овладеть дорогой Кретинга—Клайпеда, нарушить связь и управление его частями, дезорганизовать тылы.

Выполняя задачу, разведчики на мотоциклах и бронетранспортерах вышли в тыл врага и перерезали железную дорогу и шоссе севернее Клайпеды, уничтожив при этом до трехсот гитлеровцев. Фашисты бросили против гвардейцев новые силы. В это время стали подходить отступающие гитлеровские части, пытаясь пробиться на запад. Положение разведчиков стало совсем трудным, когда появились фашистские танки.

Оценивая обстановку, Сергей Полежаикин понял, что наступил тот момент боя, когда особенно важен личный пример командира.

Прихватив несколько гранат, где ползком, где короткими перебежками, умело используя любые укрытия, он вплотную подобрался к головному танку и уничтожил его. Вскоре запрыгнул еще один танк, подожженный разведчиками. Это заметно охладило пыл гитлеровских войск, накал боя ослаб. А к вечеру подошли наши танки.

В этом бою полежаикинцы выполнили свой долг — выстояли. Но их командир не увидел того долгожданного мига, когда гусеницы боевых машин 5-й гвардейской танковой армии омылись соленой балтийской волной. Сергей Иванович Полежаикин пал смертью храбрых. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 24 марта 1945 года ему присвоено звание Героя Советского Союза.

Похоронили Полежаикина в городе Кретинге, в литовской земле. Его именем названа улица в этом городе и школа на родине, в Мордовии. Не порывається связь литовских пионеров с сестрой Героя, живущей в Узбекистане. Год от года крепнет дружба школьников Кретинги и курсантов Рязанского военного высшего инженерного автомобильного училища. «Для нас очень интересно переписываться с людьми, которые живут в том городе, за освобождение которого отдал жизнь С. И. Полежаикин», — писали курсанты училища литовским школьникам. Взяли они шефство над своими младшими друзьями. В школе появился подарок рязанцев — альбом о Полежаикине. В нем копии заключения Военного Совета фронта и наградного листа Героя, фотографии курсантов на учениях, спортивных соревнованиях. С распорядком жизни курсантов ребята познакомились и в самом училище, куда приезжали по приглашению друзей. В другом альбоме они рядом на фотографии — «полежаикинцы» из Рязани и Кретинги. В самом училище свято чтут память о Полежаикине. Приказом Министра обороны СССР от 5 октября 1965 года Герой Советского Союза гвардии старший лейтенант Полежаикин С. И. зачислен навечно в списки 1-й роты училища. Его жизнь служит примером для всех курсантов и офицеров, для всех воинов Советской Армии и для тех, кто только готовится встать в ее ряды...

Из Кретинги наш путь пролег на Ригу, а затем через Таллин к Нарве.

Узкая река Нарва разделяет Ленин-

Окончание. Начало — см. «За рулем», 1975, № 6.

градскую область и Эстонскую ССР. На одном ее берегах пристроились небольшой Ивангород. На другом — старинный город Нарва, чьи крепостные развалины помнят петровские времена.

В феврале 1944 года под этими стенами было пролито немало крови: фашисты пытались использовать водный рубеж, чтобы удержаться на нем, остановить наши части. В этих боях отличился водитель 504-го легкого артиллерийского полка рядовой Александр Гривцов.

Одному из стрелковых подразделений удалось с ходу преодолеть реку и зацепиться за противоположный берег. Но положение его было незавидным — в любую минуту противник мог перейти в контратаку и сбросить храбрецов на лед. Чтобы закрепиться, нужно было немедленно переправить через реку артиллерию. Дело осложнялось тем, что внезапная оттепель сделала лед рыхлым, и он мог не выдержать тяжести тягача с орудием. А на инженерную разведку времени не было.

И тогда с берега на лед спустилась тяжелая машина рядового Александра Гривцова. Лед предательски трещал, прогибался, дышал как живой, грозя ежеминутно проломиться, но автомобиль упорно продолжал двигаться к противоположному берегу.

— Переправиться можно, — уверенно заявил Александр, вернувшись назад. — Нужно только буксировать орудия на длинных тросах.

И вслед за его автомобилем по непрочной ледовой корке двинулись тягачи других водителей. Фашисты наконец заметили переправу и обрушили на нее огонь — но было поздно. Достигнув противоположного берега, артиллеристы выкатили орудия на прямую наводку и помогли пехотинцам удерживать рубеж.

В этом эпизоде проявились лучшие черты характера Гривцова: делать самое трудное дело, быть всегда впереди, любое задание выполнять добросовестно, не жалея сил. Таким он был всегда, таким остался и в своем последнем рейсе.

Одно из подразделений оказалось в полуокружении — фашисты не замкнули кольцо, но «коридор» насильно простреливался. Бойцы держались стойко, отступать не собирались, хотя у них кончались патроны и снаряды, кончалось продовольствие.

Доставить и то и другое вызвался Александр Гривцов. Когда его автомобиль приблизился к опасной зоне, автоматчики из боевого охранения посоветовали ему вернуться.

— Я вернусь, — другой не поедет... А ведь там люди воюют, ждут и надеются на помощь. Нет, ребята, ехать нужно, — ответил Александр.

По лесным дорогам и просекам вел он автомобиль так, что едва успевал крутить руль, а от мелькания стволов рябило в глазах. Несколько раз попадал под обстрел автоматчиков. Но все обошлось, он не только доставил груз, но и благополучно вернулся в свое подразделение.

— Получается! — радовался Александр. — А они говорят «не надо». Надо! Еще хоть раз съездить надо!

И он отправился в новый рейс. Выбирать дорогу не приходилось — она была одна. И фашисты постарались, чтобы теперь по ней и мышь не проскочила: вражеские автоматчики и снайперы засели на деревьях и контролировали дорогу.

Гривцову все же удалось преодолеть большую часть пути. А когда до позиций артиллеристов оставалось совсем немного, пуля вражеского снайпера пробила его грудь. Сидевший рядом с Гривцовым солдат видел, как Александр зажал рану, слышал его последние слова: «Ничего, друг, до своих дотянем». А через несколько минут сердце отважного водителя перестало биться.

Александр Иванович Гривцов посмертно было присвоено звание Героя Советского Союза.

Солдат Гривцов погиб в бою. А имя его живет. Оно в названии ленинградской улицы, соединяющей набережную Мойки с площадью Мира, и в наименовании профессионально-технического училища. Оно живет на постаменте памятника в эстонском городе Синемая. Оно живет в новом человеке — Александре Ивановиче Гривцове, внуке Героя, названном в честь деда. И нет сомнения, что, когда теперешний восьмиклассник Саша Гривцов наденет солдатскую форму, он будет носить ее достойно, как носил Александр Гривцов-старший.

...Прокладывая маршруты экспедиции, мы старались проехать всюду, где сражались или живут сейчас Герои-водители, где стоят на их могилах памятники, где живут люди, их знавшие. И все-таки выполнить это намерение до конца нам не удалось. И на карте экспедиции остался необозначенным город Уссурийск, где жил и работал после войны Герой Советского Союза Василий Мефодьевич Ефимов. Не заехали мы и в украинское село Солохино, где при форсировании Днепра дважды отличился гвардии рядовой.

Дело было в сентябре 1943 года. Наши части готовились к переправе. В прибрежном кустарнике накапливалась пехота, туда же подошла и реактивная установка, которую вел Ефимов.

Рядом с «катюшей» остановился грузовик с боеприпасами. И как раз в него угодил вражеский снаряд. Машина вспыхнула. Казалось, катастрофа неминуема. Но Ефимов не растерялся, быстро отвел в безопасное место свой автомобиль, затем вместе с водителем охваченного пламенем грузовика стал снимать ящики со снарядами. Его примеру последовали другие гвардейцы. Все боеприпасы были спасены.

Вскоре началась переправа. Первой на паром въехала транспортная машина с реактивными снарядами. Следом за ней должен был переправиться Ефимов со своей «катюшей».

Бомба упала между берегом и паромом, и взрывной волной шаткое сооружение отбросило от берега метров на семь. При этом паром накренился, и грузовик соскользнул в воду... Переправляться без запаса снарядов? Как бы не так... И, опережая всех, Василий сбрасывает сапоги, гимнастерку и прыгает туда, где исчез грузовик. И вот он появляется на поверхности со снарядом в руках.

— Смелее, ребята! Тут мелко, — кричит он товарищам. Гвардейцы бросаются в воду. Вскоре на пароме вырастает запас снарядов. Теперь можно переправляться...

А после переправы на правом берегу попал Ефимов в такое пекло, какого прежде не видывал. Что только не предпринимали фашисты, чтобы скинуть наши части в Днепр! Они бросали в бой

танки и артиллерию, лезли в бешеные лобовые атаки, перепыхивали землю бомбами и снарядами, засеивали ее стальным посевом пуль и осколков. Все было напрасно.

В этих боях Ефимов четырнадцать раз выводил свою установку на прямую наводку. Четырнадцать раз! Всего же за время летне-осенних боев 1943 года установка, в боевой расчет которой входил Василий Ефимов, обрушила на фашистов около 75 тонн металла, уничтожила более четырехсот гитлеровцев, шестьдесят танков, свыше двадцати автомобилей, семнадцать орудий и минометов... И этот подвиг был отмечен Родиной: в конце февраля 1944 года друзья-однополчане поздравили гвардии рядового Василия Мефодьевича Ефимова с присвоением звания Героя Советского Союза.

Потом были еще бои. И был ликующий май 1945 года, была Победа. Василий встретил ее с гордостью. После демобилизации он вернулся в Уссурийск. Но руль не оставил — продолжал работать шофером...

Мы часто слышим, да и сами произносим слова «и в мирные дни есть место подвигу». Василий Ефимов снова совершил подвиг. Еще один подвиг во имя людей.

В тот день он возвращался в город. В кузове вез группу рабочих. А навстречу шел автобус. Как выяснилось впоследствии, его вел пьяный шофер. Ефимов видел, что столкновение неизбежно. Была возможность отвернуть, подставить под удар борт. Он еще раз поступил так, как поступал в бою: подставил под удар себя, спасая других. И погиб... Благодарный Уссурийск назвал именем героя микрорайон и одну из своих улиц.

Рассказывая о погибших героях, мы вольно или невольно говорим: он не дождался Победы, его нет рядом с нами... И говоря так, и, вроде бы, имея право так сказать, мы все-таки, наверное, совершаем ошибку.

Все они — павшие на полях сражений или безвременно ушедшие из жизни от ранений, все они дошли до Победы. И продолжают идти рядом с нами, продолжают жить в нас, заставляют нас быть достойными памяти павших.

**Б. ДЕМЧЕНКО,
Е. ЮДКОВСКАЯ,
спецкоры «За рулем»**

Москва — Крестинга — Нарва — Москва

ПОСЛЕСЛОВИЕ

Публикацией очерка «Память о них священна» редакция завершает серию материалов, написанных журналистами — участниками экспедиции журнала «За рулем», проведенной по адресам водителей — Героев Советского Союза и посвященной 30-летию великой Победы. Участники экспедиции побывали в местах, где живут ныне здравствующие герои, прошли путями их подвигов и подвигов погибших. В итоге было опубликовано шесть очерков (1975, № 1—7), найдены не известные ранее документы, названы новые имена.

Редакция выражает глубокую благодарность всем, кто оказал участникам экспедиции помощь, принял участие в ее работе.

Экспедиция завершена, но поиск мы продолжаем. И надеемся, что в этом благородном деле поможет вы, дорогие читатели.



Снова в рейсах

По следам экспедиции
«За рулем»

Комсомольско-молодежная бригада водителей, которой руководит Константин Кашин, — одна из лучших в автоэкспедиционном комбинате № 8 Мосавтотранса. Золотой называют ее товарищи. Обслуживают «золотые» ребята бойкий участок: подгруппировочный склад «Коровино», возят аэропортовские грузы.

В январе 1975 года появился в бригаде восемнадцатый водитель — Владимир Терлецкий. С тех пор каждый день выезжает за ворота комбината его автомобиль и берет курс на Коровино. Погрузка, рейс, разгрузка... Мелькают за окном кабины московские улицы, то в белой оторочке снега, то украшенные первой весенней зеленью, то в полном великолепии летних красок. Вспыхивает навстречу глаз светофор. Погрузка, рейс, разгрузка... И не было случая, чтобы не выполнил Владимир дневное задание. Уже за первый месяц своей работы в бригаде он перевез в несколько раз больше грузов, чем положено по норме. Любое автохозяйство может гордиться таким водителем.

Вернее, могло бы.

Потому что Владимир Николаевич Терлецкий, гвардии старший сержант, Герой Советского Союза, пал смертью храбрых в 1943 году.

Потому что водил он не современный МАЗ или ГАЗ, а легендарную реактивную установку «катюшу», смонтированную на ЗИС—5.

Потому что, будучи ровесником своих сегодняшних товарищей по бригаде, он отдал жизнь за Родину, когда они еще не родились...

Со стены просторной диспетчерской 8-го автокомбината смотрит на меня молодое красивое лицо Владимира Терлецкого. Рядом с ним — портреты еще десяти героев-водителей. И списки

бригад, в которые они зачислены. С Юрием Сныгиным, секретарем комсомольской организации комбината, мы идем вдоль стендов волнующей галереи, и я слушаю его рассказ о том, как это начиналось.

А начиналось с тех самых «золотых» ребят. Они вообще всегда впереди. Одними из первых перешли на федюнинский метод работы по бригадному подряду — и во время уборочной выполняли норму за уехавших в Оренбуржье товарищей. Первыми взяли обязательство собственными силами подготовить свои автомобили к годовому техническому осмотру — и проводили в гараже выходные дни. Поэтому неудивительно, что, когда комсомольцы столицы выступили с призывом работать «За того парня», первыми на комбинате на призыв откликнулись кашинцы. Вот только кого из миллионов павших солдат зачислить в бригаду? До войны 8-го комбината еще не существовало. И тут они увидели январский номер журнала «За рулем» с рассказом о героях-водителях. Уже через несколько дней, выступая на комсомольском собрании автохозяйства, комсорг бригады сказал: «Обязуемся в течение года выполнять план за Героя Советского Союза Владимира Терлецкого, погибшего в боях с фашистами».

А вскоре списки трех других бригад пополнились именами Героев — Сергея Полежакина, Павла Назаренко, Александра Гривцова. Почетными членами водительских коллективов стали и ныне живущие. По адресам Ивана Русина, Дмитрия Перова и других были посланы письма. В них комсомольцы рассказали о своей работе, о том, что бывшие воины зачислены в их бригады.

Сегодня среди одиннадцати коллективов, работающих под девизом «За того парня», пять — комсомольско-молодежные, а в остальных трудятся и молодые

Целый день шоферы в дороге. Но бывают минуты — в начале смены или в конце ее, когда бригада собирается вместе. Им есть о чем поговорить: А. Жильцову, бригадиру К. Кашину, В. Басевскому, Г. Травочкину, В. Лебедеву, Н. Рожнову, И. Самалеву, И. Сисянову и В. Крылову (на фото слева направо).

Фото В. Князева

и ветераны. Так, одну из бригад возглавляет А. Аристов, сам бывший фронтовик. Уже после того, как были приняты обязательства, эта бригада сильно обновилась, в нее пришли «необстрелянные» новички. Кое-кто даже засомневался — смогут ли они выполнять сверхплановые перевозки. Но бригадир сказал: «Слово свое сдержим. Не подведем ни себя, ни Героя Советского Союза Ивана Крюкова».

Одиннадцать портретов. Одиннадцать стендов в диспетчерской. И еще одиннадцать — в «штаб-квартирах» автоколонн.

Засиживаясь после работы до позднего вечера, их рисовали художники-комсомольцы, рисовали с любовью. Каждый месяц на щитах против фамилий водителей появляются новые цифры — итоги месячного труда. И красным цветом вписаны тонны, перевезенные за водителей-героев.

Есть в армии давняя традиция: отдавая дань ратной славе погибших, навечно зачислять их в списки воинских частей, чтобы рядом с живыми продолжали они свой солдатский путь. Но у тех, кто не вернулся, была своя мирная профессия, своя мечта о том, что сделает, кем станет после войны. Мечта, обрванная пулей, снарядом, миной. Не успев сделать то, что хотелось, они сделали самое главное — спасли от врага свою Родину. И никакие десятилетия не сотрут из нашей памяти их имена. И их мечту.

Герои — в рейсах.

В. СТАРЧЕВСКИЙ

Перед тем как поехать в Калининград, мне довелось побеседовать с начальником одной довольно уважаемой автомобильной школы ДОСААФ, заслуженно, полагаю, носящей звание образцовой. Новое трехэтажное здание, гаражи, автодром, просторные классы, оборудованные, можно сказать, на уровне автомобильных вузов, если не лучше, — все свидетельствовало о серьезном подходе к делу. Разговор наш состоялся как раз в те дни, когда произошло переименование автомотоклубов в автошколы, когда, собственно, начиналась не формальная смена вывесок, а настоящая перестройка работы на этом новом этапе жизни учебных организаций оборонного Общества. И мой собеседник, не скрывая чувства удовлетворения, которое испытывал от высоких оценок, получаемых курсантами школы на экзаменах в ГАИ, весьма одобительно отзывался о мерах, связанных с переименованием, и о том, что последует за ними.

— Одно меня беспокоит, — сказал начальник школы, — не забудем ли мы, — он подумал, подбирая, вероятно, более точное выражение своей мысли, — не подрубим ли мы корни развития технических видов спорта?

Председатель калининградского обкома ДОСААФ С. А. Петров, которому я рассказал в общих чертах о разговоре с начальником автошколы, чью фамилию здесь и ни к чему называть, не подверг его, как можно было ожидать, осуждению. Он некоторое время молчал, видно, взвешивал, как точнее определить позицию обкома в отношении развития технических видов спорта в автошколах ДОСААФ области. Вернее, сама-то позиция уже сложилась, а Петров думал о том, как ее точнее выразить в словах. Наконец он сказал:

— Двух мнений быть не может. Конечно, автошколы должны сохранить здесь преемственность, а если в ранге клуба не стали, то теперь обязаны стать центрами, базами, что ли, развития автомобильного и мотоциклетного спорта. К тому же есть на этот счет прямое указание ЦК ДОСААФ СССР, обязывающее создавать при школах спортивные клубы с соответствующими секциями. Сейчас мы как раз к этому готовимся. Что же касается сомнений, то начальника автошколы, о котором вы говорили, тоже можно понять: учебная нагрузка огромна, а материально-техническая база не у всех еще достаточно крепкая, не все автошколы в равной степени обеспечены преподавательскими и спортивными кадрами....

Помолчав, председатель обкома добавил:

— Наши автошколы тоже пока похвастаться успехами в этом плане не могут. Хотя в головной — калининградской областной — определенный опыт уже имеется, побывайте там, сами увидите...

Первое, что бросилось мне в глаза в автошколе, — это большой, ярко оформленный стенд с социалистическими обязательствами, которые взяли на себя преподаватели, инструктора, мастера производственного обучения, курсанты в этом году — завершающем году пяти-

летки. Главное в обязательствах — повышение качества учебы. А вот и пункты о спорте. Читаю: «Подготовить 65 спортивных инструкторов, тренеров, судей для первичных организаций ДОСААФ».

Что и говорить, важное обязательство! Важное потому, что немало еще у нас учебных организаций, которые за многие годы не подготовили ни одного активиста автоспорта, умеющего поставить дело. А тут — шестьдесят пять! Все они потом разойдутся по первичным организациям ДОСААФ, станут организаторами, застрельщиками автомобильного спорта. Пусть даже не спорта, а просто пропагандистами моторной техники — и то уже много!

В автошколе понимают: первичная организация — основа основ Общества. В сентябре состоится очередной пленум ЦК ДОСААФ, который выработает меры по активизации деятельности первичных организаций, повышению их роли в военно-патриотическом воспитании трудящихся. И помощь низовым оборонным коллективам — важная обязанность учебных организаций.

Вчитываясь еще в один пункт обязательства:

«Подготовить по мотоспорту двух мастеров, четырех кандидатов в мастера, 12 перворазрядников и столько же второразрядников, а также 30 спортсменов третьего разряда».

В автоспорте обязательства скромнее — подготовить трех перворазрядников, 12 второразрядников.

В работу по выполнению этих обязательств много сил вкладывают преподаватели, тренеры. Причем за чемпионаты не забывают о резервах. Не так давно по инициативе тренера Натальи Савченко была проведена конференция любителей мотоциклетного спорта, в которой приняло участие около 60 человек, и среди них немало начинающих.

Самая многочисленная спортивная секция — мотоциклетная. Она, в сущности, является организатором всех спортивных состязаний — районных, городских, областных.

При обкоме ДОСААФ создана сборная команда мотоциклистов, которая состоит в основном из членов мотосекции автошколы. Она уже не раз побеждала в ряде соревнований. Недавно привезла из Гродно переходящий хрустальный кубок имени Героя Советского Союза генерала Д. М. Карбышева. Первыми были калининградцы и в Смоленске в соревнованиях на приз имени Героя Советского Союза партизана Владимира Куриленко. Почетно, что сейчас в сборной Российской Федерации шесть спортсменов — калининградцы. Словом, успехи очевидны. И секция полна решимости приумножать их, а главное — сделать спорт массовым. В год финалов VI Спартакиады народов СССР это особенно важно.

Активисты секции приложили немало усилий, чтобы привлечь к соревнованиям как можно больше владельцев личных мотоциклов. Дело это оказалось не простым. Пришлось прибегнуть к разным средствам: индивидуальным беседам, показательным выступлениям. Са-

мым действенным видом агитации оказались показательные состязания, которые несколько раз проводились в Калининграде для владельцев двухколесных машин. Вскоре было уже немало желающих попробовать свои силы в соревнованиях. Потом создали председателей райкомов ДОСААФ области и тренеров спорттехклубов. Они получили наглядный урок, как надо организовать соревнования на личных мотоциклах. И дело пошло. Теперь не одна сотня мотоциклистов в области выступает на личных машинах, состязаясь в мастерстве вождения, гранатометании, стрельбе.

— Мотоциклетная секция у нас сильнее, чем автомобильная, — говорит начальник автошколы В. И. Матюхин, — но мы стремимся строить учебную и спортивную работу так, чтобы наши питомцы, будущие воины-водители, получили хорошую физическую закалку и практический опыт вождения автомобиля.

Для физической закалки курсантов самая благодатная возможность — сдача нормативов ГТО. В те дни, когда я находился в автошколе, заканчивал учебку очередной поток. 96 процентов из него сдали нормы комплекса по стрельбе, гранатометанию, а другие испытания курсанты проходят у себя на предприятиях.

Хочется сказать, еще об одном важном деле, которому уделяют внимание калининградцы. В этом году каждый месяц проводят они один-два мотопробега по местам боевой и трудовой славы, посвященные 30-летию Победы. Значение этих пробегов в военно-патриотическом воспитании молодежи трудно переоценить. Причем и в них вносится спортивный элемент — соревнования по фигурному вождению. Открывается, таким образом, новый резерв массового спорта. Думается, что опыт калининградцев найдет отклик у досаафовцев других областей и республик.

Конечно, дальнейшее развитие технического спорта в автошколе, области в целом зависит не только от энтузиазма людей, но и от прочности материально-технической базы. Пока что оно держится больше именно на энтузиазме. Целиком на плечах «домашних» умельцев ремонт и восстановление мотоциклов. Это настоящие рыцари мотоциклетного спорта. Назову двоих — Виктора Соколова и Юрия Новикова, буквально мастеров на все руки. Соколов — шофер аварийной службы, Новиков — токарь ЦКБ электропогрузчиков. Закончив смену у себя на производстве, они и их помощники «вторую смену» отработывают в мастерской школы — трудятся на общественных началах. Им дорога награда, которую они здесь получают, — похвала их друзей-спортсменов, ценящих этот бескорыстный вклад в успехи команды.

Наверное, в нашем оборонном Обществе есть десятки автошкол, где автоспорт развивается быстрее, чем у калининградцев. Но и они набирают скорострельность. Пожелаем им на этом нелегком пути хороших успехов.

М. ЛЬВОВ,
спецкор «За рулем»

г. Калининград

Ночной марш

Лунный диск, охваченный мерцающим ореолом, тускло освещает широкий плац, на краю которого замерла длинная череда готовых тронуться в путь грузовых машин. Лунные блики бродят по стали автоматов за плечами солдат, двумя шеренгами выстроившихся в голове колонны. Над строем гулко перекачиваются короткие, энергичные слова — напутствие командира части перед маршем.

...Ровно в три часа ночи раздался многоголосый, сдержанный гул моторов. Миновав КПП, машины с погашенными фарами заскользили по безлюдным улицам.

У поста ГАИ «газик» заместителя командира по технической части круто свернул в сторону и замер, прижавшись к обочине. Офицер Арсений Николаевич Попов неожиданно легко для своей грузной, крупной фигуры выбрался из машины.

Мимо него в редкую предутреннюю мглу уходили в свой первый многокилометровый марш молодые солдаты. Их взволнованные лица проносились перед офицером. И, наверное, было у него на душе то же невысказанное тревожное и радостное чувство, как у отца, провожающего в трудный путь своих сыновей.

— Первый! Я — второй, — раздался в эфире хриловатый голос Попова. — Замыкаю колонну.

— Вас понял, — ответил первый. — Идем точно по графику...

Связанная в одно целое командирской волей, движется колонна вперед. Уверенно чувствует себя на водительском месте рядовой Сергей Иванов. Весь первый день многокилометрового марша я проехал с ним. Из наших бесед на привалах я знал, что Сергей — москвич. После окончания десятилетки работал на заводе, там получил специальность радиомонтажника. Вечерами учился в калининском районном автомотоклубе ДОСААФ столицы. В армию пришел, имея в кармане удостоверение водителя 3-го класса.

Точно такие же удостоверения у всех молодых водителей автомобильной роты. Но сразу им машины не доверили. Таков порядок. В учебных классах, на автодроме под руководством опытных наставников молодые солдаты совершенствовали свои теоретические знания и практические навыки. Многокилометровый марш — их последний экзамен на воинскую зрелость. Экзамен нелегкий.

За городом, свернув с широкой ленты бетонированного шоссе, колонна много часов подряд шла по извилистым грунтовыми дорогам. Все чаще под колеса нашей машины ложились проселки с крупными оспинами выбоин.

Колеса проваливаются в извилистую колею. Побелевшие от напряжения пальцы Иванова цепко держат рвущуюся из рук «баранку». Хотя и медленно, но уверенно движемся вперед.

Лишь позднее мне стало известно, что успешно провести машину по бездорожью было для Сергея не только делом водительского самолюбия. Он знал: за его действиями следит самый строгий судья — отец, прапорщик Иванов.

Валентину Ивановичу Иванову было столько же лет, сколько сейчас Сергею, когда ему полной чашей довелось хлебнуть шоферского лиха на ледовых трассах Ладоги. После того, как под мощными ударами наших войск город Ленина полностью сбросил кольцо вражеской блокады, еще долго солдата с исконно русской фамилией вели к победе фронтовые перепутья. И поэтому не мог не одобрить прапорщик Иванов выбор командира, пустившего колонну с молодыми солдатами не в обход, а по крутому бездорожью. На своем опыте он хорошо знает, что к успеху в настоящем бою ведут далеко не прямые маршруты.

Вот резко накренилась идущая впереди нас машина и заглохла.

— Сел все-таки, — процедил сквозь зубы Сергей. И, прежде чем до меня доходит драматизм создавшегося положения, Иванов распахивает дверцу кабины. Проваливаясь в размокшую землю, он устремляется к головной машине. Под колеса летят сухие сучья, поленья. Цепляясь четырьмя колесами за скользкую обочину, машина с трудом выбирается на проселок.

— Проскочили, — облегченно вздыхает Сергей. — Хорошо, что не осталась вся колонна. Завязли бы на полдня...

Наконец рокот мотора нашего грузовика становится спокойней, басовитей, машина словно выпрыгивает из колеи и легко катится по вновь появившемуся под колесами асфальту.

Спрашиваю:

— А после службы куда, Сергей? На завод, в институт?

— В училище, — улыбается он в ответ.

— В какое?

— Как в какое? В рязанское высшее автомобильное...

На большом привале, когда колонна останавливается на лесной поляне рядом с дымящими кухнями, у офицеров и у солдат сразу находятся неотложные дела — осмотр техники.

Подводятся итоги очередного этапа марша. Командиры и политработники учитывают самые разные факторы. Ведь главным принципом подготовки военных автомобилистов является их обучение тому, что необходимо в реальной боевой обстановке. Этот принцип действовал и в ходе многокилометрового марша. Молодые солдаты на высоких скоростях преодолевали в защитной одежде «зараженные» участки местности, отражали нападение диверсионных групп «противника» и его авиации. За проявленные при этом

высокие морально-боевые качества, мужество и стойкость офицер Попов объявил рядовым С. Иванову, В. Дубинину, Л. Демину, С. Рогожину, другим солдатам благодарность. И когда над притихшим строем грянуло «Служим Советскому Союзу!», мне подумалось, что эти высокие слова звучали в устах сыновей так же гордо, как произносили их отцы, получая на фронте боевые награды.

Давно растворились в синей мгле красные габаритные огни ушедшей вперед колонны. А тут, за поворотом, у остановившейся машины «колдуют» ремонтники. Ими распоряжается человек в черном комбинезоне с подвернутыми рукавами — начальник КТП — контрольно-технического пункта прапорщик Першин.

— Что там, Николай Васильевич? — спрашивает, приоткрыв дверцу затормозившего «газика», Попов.

— Ничего особенного, — откликается прапорщик. — Своим ходом в городок дойдет.

— Подождем, — говорит мне Арсений Николаевич. — Не будем Першину мешать. У него слово — кремень. Сказал — сделает.

Мы отходим с Поповым на обочину дороги, к темнеющему островерхому бору.

— А ведь где-то в этих краях, — вспоминает офицер, — прошлой зимой Першин мотор менял. Мороз был за тридцать. Васильевич, говорят ему, давай на буксире машину дотянем. Зачем тебе мучиться? А он — ни в какую. Гордость, отвечает, мне не позволяет на прицепе домой возвращаться. И что же вы думаете? Вдвоем со слесарем поставили за полчаса часа новый мотор и догнали колонну! А заправка такая у Васильевича еще с фронта осталась. Шутка ли: от Сталинграда до Берлина и Праги дошел. Четыре ордена имеет...

В ярком свете переносной лампы было видно, как ловко орудует Першин инструментом и мотком изоляционной ленты. Когда мы вновь подошли, он уже вытирал руки ветошью.

— Заводи! — глуховатым голосом скомандовал прапорщик водителю. — А завтра ко мне придете на КТП зачет сдавать...

Пока мы догоняли колонну, я думал о том, как здорово повезло молодым солдатам, что у них рядом такой наставник. Перед тем, как тронуться в путь, Попов напомнил Першину о прошлогоднем случае с мотором.

— Невелика доблесть, — сдержанно ответил Николай Васильевич. — Лучше, когда все до единой машины без поломок в парк возвращаются.

Недовольство начальника КТП можно понять. Военные автомобилисты соревнуются за дальнейшее повышение боевой готовности и отличное содержание оружия и военной техники — это один из главных пунктов их обязательств.

...Щелкнул тумблер радиостанции:

— Первый! Я — второй. Идем по городу. Замыкаю колонну, — разносит эфир голос офицера Попова. Звучат в нем нотки гордости бывалого автомобилиста за своих сыновей, выдержавших первое испытание. А впереди у них — снова дорога.

Капитан В. БЕЗРОДНЫЙ
Н-ская часть

ЗИЛ С ЧИТИНСКОГО КОНВЕЙЕРА

Автомобиль, который вы видите на снимке, мало чем отличается по внешнему виду от обычного ЗИЛ-130, — пожалуй, можно заметить только лебедку между облицовкой радиатора и бампером да прожектор-искатель. На самом деле в этой машине много нового: утепленная кабина с двойными стеклами, корбка отбора мощности, дополнительный бак для горючего, который позволяет увеличить пробег без заправки с 600 до 850 километров. Все резиновые детали сделаны не из обычной резины, а из морозостойкой. Дело в том, что это ЗИЛ-130С, предназначенный для работы в суровых условиях Сибири и Забайкалья.



Первую промышленную партию северных ЗИЛов выпустил читинский автосборочный завод, который является филиалом производственного объединения «АвтоЗИЛ». Несколько десятков новых автомобилей, собранных в первом квартале, — это вклад читинцев в успешное выполнение социалистических обязательств объединения в завершающем году девятой пятилетки.

Фото В. Калачьяна (ТАСС)

БОБРУЙСКИЙ ШИННЫЙ ВСТУПАЕТ В СТРОЙ

Досрочно выведена на проектную мощность третья очередь завода по выпуску крупногабаритных покрышек на бобруйском шинном комбинате. В завершающем году пятилетки строители, монтажники, рабочие комбината соревнуются за досрочный ввод в строй и освоение проектной мощности всего производства крупногабаритных шин. Успех белорусских шинников имеет прочную основу: прогрессивные методы монтажа и наладки оборудования, внедрение новой технологии.

Пока бобруйский шинный комбинат выпускает шины только для мощных грузовых автомобилей. В этом году строители комбината обязались сдать в эксплуатацию первую очередь завода массовых шин.

НА ЭКРАНЕ — ЖИВАЯ ИСТОРИЯ

Сооружение автомобильного гиганта в Набережных Челнах все чаще привлекает внимание работников кино. Первый фильм — «Причалы КамАЗа» — был снят московскими кинодокументалистами в те дни, когда работы там только развертывались. Вслед за ними хронику будней грандиозной стройки пятилетки продолжили их ленинградские коллеги — авторы полнометражного документального фильма «КамАЗ-1974». И вот новая кинолента — «От АМО до КамАЗа», снятая московской студией «Центрнаучфильм» к 50-летию советского автомобилестроения.

Впервые картина была показана в ноябре 1974 года по центральному телевидению. КамАЗ предстает в ней как важное звено в цепи событий, составляющих историю отечественного автомобилестроения. Фильм о будущем комплексе автозаводов на Каме вообрал в себя эпизоды, снятые на ЗИЛе, в Горьком, Тольятти, Минске, Ярославле. Для него были отобраны и кадры старой кинохроники, 20-х и 40-х годов, в том числе очень редкие. На экране оживают события полувековой, сорокалетней давности: сборка первых советских автомобилей, строительство автозаводов в Горьком и Москве. Зритель видит наши автомобили на трудных военных дорогах. А потом камера возвращает нас в сегодняшний день. Сборочный конвейер Волжского автозавода, строительная площадка КамАЗа — все эти кадры воссоздают историю нашей автомобильной промышленности.

Над фильмом «От АМО до КамАЗа» работали авторы сценария К. Домровский (он же режиссер-постановщик) и А. Микулин, операторы Ю. Муравьев и Ю. Шубляков; директор картины В. Бессонов.

АВТОМОБИЛЬНАЯ МОСКВА В ЦИФРАХ

Пробег автомобилей по Москве в сутки составляет в среднем 22 с лишним миллиона километров. За то же время грузовики перевозят свыше 650 тысяч тонн народнохозяйственных грузов.

Не менее внушительны цифры, характеризующие пассажирский транспорт столицы. Каждый москвич делает сейчас в среднем 900 поездок в год. Для сравнения: по данным 14-летней давности было зарегистрировано 700 поездок, а в 1914 году — 175. Ежедневно все виды городского транспорта перевозят около 15 миллионов пассажиров, а за год — почти 5,5 миллиарда. Немалая доля тут, конечно, принадлежит метрополитену — свыше 5 миллионов в сутки, 390 маршрутов общей протяженностью 4250 километров обслуживаются сейчас 6 тысячами автобусов, 2,5 тысячами троллейбусов, не считая трамваев. Кроме того, в Москве более 15 тысяч таксомоторов. Подвижной состав сосредоточен в 12 автобусных парках, 7 троллейбусных, 19 так-

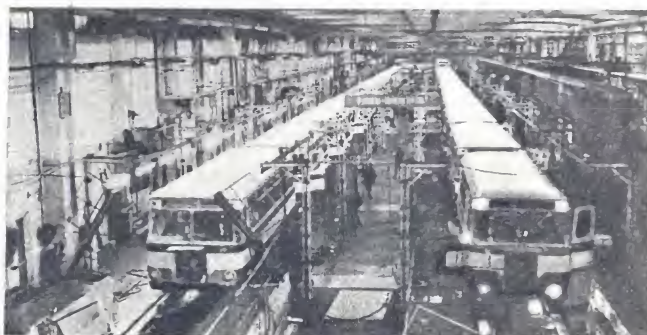
АВТОБУСЫ СВЕРХ ПЛАНА

Тридцать с лишним автобусов сходит за смену со сборочного конвейера ликинского завода. Коллектив много сделал для того, чтобы снизить трудоемкость изготовления автобусов. На заводе осуществляется комплексная механизация в цехе сборки, внедряются новые технологические процессы, поточные линии.

В девятой пятилетке ликинцы освоили в новом цехе мелких серий выпуск авто-

На снимке вы видите конвейер сборки ЛиАЗ-677 — автобуса, получившего первую премию на международной выставке «Автосервис-73» в Москве.

Фото С. Залетова (ТАСС)



сомоторных. Полтора миллиона извозчиков понадобилось бы сегодня для населения Москвы. Это значит, что они в два ряда стояли бы на всех московских улицах и нескольким сотням пришлось бы заехать на тротуары.

Улицы, переулки, проезды и проспекты столицы по генеральному плану развития должны составить в итоге 4900 километров, что гораздо больше, чем расстояние от Москвы до Ашхабада, но и сейчас протяженность уличной сети достаточно велика — 3300 километров. Это примерно расстояние от Москвы до Новосибирска.

ИНТЕГРАЛЬНЫЙ РЕГУЛЯТОР

Современные достижения микроэлектроники позволили создать новые регуляторы для генераторов переменного тока на автомобилях и тракторах. Они придут на смену крупногабаритным и тяжелым трансисторным регуляторам, установка которых связана со многими ограничениями.



Интегральный регулятор Я112А (справа) в сравнении с регулятором прежнего типа.

Преимущества нового регулятора Я112А по сравнению с серийным РР350 — прежде всего в габаритах. Размером он со спичечного коробку (58×38×14 мм) и весит 60 г. Номинальное напряжение 14 в. Максимальный ток обмотки возбуждения 3 а. Применение кремниевых полупроводниковых элементов обеспечивает работоспособность при более высокой температуре, чем раньше, с большими перенапряжениями, что повышает надежность регулятора. Встраивание регулятора в генератор (без его увеличения) упрощает схему соединений и исключает возникновение аварийных режимов.

Гибридный интегральный регулятор, получивший индекс Я112А, разработан в НИИАвтоприборов. Он уже выпускается серийно для автобуса ПАЗ-672.

По мере расширения производства предполагается устанавливать эти регуляторы на все массовые грузовые и легковые автомобили. Я112А будет поступать также в торговую сеть для использования с существующими генераторами, с подробной инструкцией по установке и соединению.

бусов в экспортном исполнении. Первая серия была изготовлена для Болгарии, ГДР, Гвинеи, МНР и Югославии. Успешно развивается сотрудничество ЛиАЗа с венгерскими предприятиями «Икарус» и «Раба» в рамках СЭВ. Советские и венгерские специалисты разработали совместную конструкцию передних и задних мостов с высокой степенью унификации, организовали их серийный выпуск.

20000000

Ордена Трудового Красного Знамени Волжский автомобильный завод имени 50-летия СССР взял двухмиллионный рубеж. В этом месяце ВАЗ с порядковым номером 2 000 000 выходит из ворот... Впрочем, эти традиционные слова в данном случае не подходят, потому что юбилейная машина как раз не выйдет из них — она останется на заводе как свидетельство трудовых успехов крупнейшего коллектива автомобилестроителей в девятой пятилетке.

Для сравнительно молодого предприятия, каким является волжский автомобильный, это большое достижение. Годы девятой пятилетки стали для ВАЗа годами зрелости. Ведь первые «жигули» покинули конвейер в сентябре 1970 года. В том году завод дал стране 23 тысячи машин. Его вступление в новую пятилетку было отмечено быстрым ростом производства. В 1971 году выпущено уже 172 тысячи, в 1972 году — 323 тысячи, в 1973 году — 493 тысячи, в 1974 году — 616 тысяч машин с ладьей на облицовке радиатора. Если вспомнить, что в 1974-м, решающем году пятилетки все наши автозаводы дали 1846 тысяч машин, из которых 1119 тысяч легковые, то это означает, что на долю ВАЗа приходится треть всех выпущенных в СССР автомобилей и больше половины легковых.

Сейчас с трех конвейеров в Тольятти ежедневно за 14 рабочих часов сходит 2235 машин. Наибольшая часть их — в среднем около 34 процентов — приходится на ВАЗ—2103. Базовая модель ВАЗ—2101 и ее модернизированный вариант ВАЗ—21011 выпускаются параллельно, и их доля соответственно 31 и 27 процентов. (Кстати, можем обрадовать поклонников первой модели «жигулей»: производство ее намечено продолжать и в будущем.) И наконец, на ВАЗ—2102 приходится 8 процентов.

Созданный героическим трудом советских людей в рекордно короткие сроки, Волжский автомобильный завод является сегодня образцом умелого использования достижений науки и техники, передового производственного опыта, предприятияем высокого технического уровня. С его конвейеров сходят современные легковые автомобили четырех модификаций, три из которых удостоены государственного Знака качества.

За достижение наивысших результатов во Всесоюзном социалистическом соревновании и досрочное выполнение народнохозяйственного плана на 1974 год коллектив ВАЗа награжден переходящим Красным знаменем ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ.

В решающем году девятой пятилетки завод досрочно, к 26 декабря завершил план по выпуску товарной продукции и, как было предусмотрено обязательствами, 5 октября вышел на выпуск 2230 автомобилей в сутки. В тот же день с конвейера сошла полуторамиллионная машина.

Обязательствами было предусмотрено также освоение четвертой модели — ВАЗ—21011 и аттестация ВАЗ—2103 на Знак качества. В 1974 году завод выпустил уже 18 тысяч автомобилей ВАЗ—21011, а 25 декабря Государственная комиссия дала ВАЗ—2103 высшую оценку качества.

В завершающем году пятилетки тольяттинские автомобилестроители наметили новые рубежи: дать 665 тысяч автомобилей, в том числе 1000 сверх плана, подтвердить государственный Знак качества, подготовить к производству и начать выпуск автомобиля ВАЗ—2106, представляющего собой значительно модернизированную модель ВАЗ—2103.

Двухмиллионный автомобиль, выпущенный точно в назначенный срок, — убедительное свидетельство того, что коллектив завода в завершающем году пятилетки взял хороший старт, и залог успешного финиша.

Журнал от имени всех читателей поздравляет коллектив Волжского автомобильного завода с выпуском двухмиллионной машины и желает ему дальнейших успехов в выполнении заданий пятилетки.

Здесь мы представляем четыре модели «жигулей», выпускаемые в настоящее время Волжским автомобильным заводом (слева направо): ВАЗ—21011, ВАЗ—2101, ВАЗ—2102, ВАЗ—2103.

Фото В. Ширшова

«Жигули» четырех моделей

Характеристика	Модели			
	2101	21011	2103	2102
Год начала производства	1970	1974	1973	1972
Двигатель:				
рабочий объем, см ³	1198	1294	1452	1198
диаметр цилиндра, мм	76	79	76	76
ход поршня, мм	66	66	80	66
степень сжатия	8,8	8,5	8,8	8,8
мощность (л. с.) и число об/мин	$\frac{62}{5600}$	$\frac{70}{5600}$	$\frac{77}{5600}$	$\frac{62}{5600}$
крутящий момент (кгм) и число об/мин	$\frac{8,9}{3400}$	$\frac{9,9}{3400}$	$\frac{10,8}{3500}$	$\frac{8,9}{3400}$
минимальное число об/мин на холостом ходу	700	750	700	700
Передаточное число главной передачи	4,3	4,3	4,1	4,44
Шины	6,15—13	6,15—13	6,45—13P	6,45—13
Габарит, мм:				
длина	4073	4043	4116	4059
ширина	1611	1611	1611	1611
высота (с нагрузкой)	1382	1382	1388	1400
База, мм	2424	2424	2424	2424
Колея, мм:				
спереди	1349	1349	1365	1365
сзади	1305	1305	1321	1321
Дорожный просвет (с полной нагрузкой — 5 человек), мм	170	170	170	175
Запас горючего	39	39	39	45
Сухой вес, кг	890	890	965	945
Снаряженный вес, кг	945	955	1030	1010
Максимальная скорость, км/час:				
с полной нагрузкой	140	143	150	135
с водителем и одним пассажиром	142	145	152	137
Время разгона с места до 100 км/час, сек.:				
с полной нагрузкой	22	20	19	25
с водителем и одним пассажиром	20	18	17	23
Контрольный расход топлива при скорости 80 км/час, л/100 км	8,0	8,2	8,0	8,5
Тормозной путь при скорости 80 км/час с полной нагрузкой, м	35	38	38	нет данных
Год и номер журнала «За рулем» с описанием модели	1970—8	1974—4	1973—1	1972—3

ЖИГУЛЕЙ





Знамя Победы — знамя социализма

Интернациональный автопробег по дорогам семи
социалистических стран



Всего лишь три фотографии на этой странице, три эпизода...

Берлинский Трептов-парк. Монумент-памятник советскому воину-освободителю. Сюда в канун 30-летия Победы было доставлено из Москвы знамя, с которым советские солдаты шли в сорок пятом на штурм фашистского рейхстага.

В Трептов-парке вечер. Торжественная тишина. Минута молчания... А на фотографии справа — ликующие улыбки, рукопожатия, обмен сувенирами и жаркие разговоры. Эту встречу фотообъектив запечатлел на дорогах социалистической Румынии. И сколько их было — ярких, волнующих в городах и селах Советского Союза, Болгарии, Румынии, Венгрии, Чехословакии, Польши, ГДР!

Три недели продолжался интернациональный автопробег «Знамя Победы — знамя социализма», проведенный оборонными, комсомольскими, спортивными организациями семи стран социалистического содружества, посвященный 30-летию Победы. 56 автомобилей прошли 11 тысяч километров. (Большую часть колонны вы видите на фотографии внизу, сделанной в г. Познани — ПНР.)

Участники автопробега (советскую делегацию возглавлял первый заместитель председателя ЦК ДОСААФ СССР генерал-полковник А. И. Одинцов) выступали на митингах, возлагали венки к памятникам советских воинов, павших в боях за свободу и независимость, встречались с ветеранами войны из других стран, беседовали с молодежью, знакомились с жизнью трудящихся.

Принимая по окончании пробега нашу делегацию, председатель ЦК ДОСААФ СССР маршал авиации А. И. Покрышкин подчеркнул важную роль, которую сыграл автопробег для укрепления дружбы между народами и армиями братских стран социализма.

Фото Н. Рясина

Мои симпатии — на стороне старенького ЗАЗ—965. Я считаю, что для небольшой семьи эта машина наиболее подходяща, прежде всего потому, что недорога в эксплуатации; ведь ее чаще, чем другие, обслуживают и ремонтируют самостоятельно. А что касается проходимости и других ездовых качеств, то ЗАЗ—965 поистине универсален. Да что там говорить, на «Запорожце» я получил возможность без приключений пробираться в такие «грибные дебри», куда раньше на ГАЗ—21 попадал лишь с помощью трактора.

Короче говоря, я за ЗАЗ—965! Но в некоторой «дюжке» он, по-моему, нуждается, и сделать ее вполне может почти каждый владелец машины своими силами.

Об этих усовершенствованиях можно, конечно, спорить, не каждый сочтет их нужными или полезными для себя. А в общем, судите сами, и если хоть что-нибудь вам пригодится, буду рад.

Чтобы двигатель не перегревался, нужно обеспечить достаточный обдув головок блока цилиндров, увеличить количество воздуха, поступающего к их охлаждающим ребрам. Как это сделать? Увеличить люки забора наружного воздуха? Нет, они вполне достаточны. Опыт показал, что дело не во впуске холодного, а в выпуске горячего воздуха. Мало выходное отверстие в капоте.

Я расширил канал для выхода горячего воздуха, и даже в самые жаркие дни двигатель перестал перегреваться. При этом не понадобились сварка или какие-либо сложные механические работы. Достаточно было разрезать верхнюю стенку раструба в крышке отсека двигателя (рис. 1) и перегнуть ее, увеличив выходное отверстие, как показано на рис. 2. Щели, которые при этом образуются, закрывает номерной знак. Чтобы закрепить его, надо просверлить три новых отверстия.

Зимой сечение выходного канала можно уменьшить, установив в верхней его части съемный щиток из листового железа, который подкладывается под гайки крепления номерного знака. Понятно, что при такой переделке установка заслонки остается постоянной для лета и для зимы.

Чтобы двигатель не покрывался слоем пыли при езде по проселочным дорогам, нужно вывезти пути, которыми пыль проникает под капот, и закрыть их. Наиболее вероятно, что днище моторного отсека неплотно прилегает к кузову или к картеру двигателя, а возможно, что в этом повинны и боковые или нижняя кромка капота. Все щели, какие удастся обнаружить, тщательно закройте полосками губчатой резины на клею «88» или каким-либо иным образом — двигатель станет чище, да и охлаждение его улучшится.

Если начало пробуксовывать сцепление, посмотрите, — может быть, задний сальник коленчатого вала пропускает масло. Оно-то и вызывает пробуксовку. Ездить с таким сцеплением, конечно, нельзя, надо что-то делать. А что? Если заниматься устранением подтекания масла основательно, то придется, сняв и разобрав двигатель(!), заменить сальник. Работа не на один вечер.

Но существует и другой, правда временный, выход. В маховике коленчатого вала есть три отверстия, через них-то и проникает к сцеплению масло. Если их заглушить подходящими полиэтиленовыми пробками от бутылок, а замаслившиеся поверхности диска сцепления промыть, можно будет избежать разборки двигателя до капитального ремонта. Тогда только надо заодно с другими работами и заменить сальник коленчатого вала.

Побочное следствие этой операции — некоторое увеличение расхода масла. Но тут уж можно на какое-то время примириться. Это, по-моему, предпочтительнее, чем неурочная переборка двигателя только из-за сальника.

Сигнальная лампа ручного тормоза совершенно, на мой взгляд, необходима. Самые опытные водители не гарантированы от ошибок, а даже кратковременное движение с затянутыми колодками приводит к разладке тормозов. В журнале несколько раз рассказывалось о том, как оборудовать автомобиль этим необходимым сигнальным устройством. Я рекомендую воспользоваться схемой, приведенной в № 11 за 1973 год. В качестве кнопки-включателя можно взять дверной выключатель освещения салона от любого автомобиля или даже от дверки холодильника.

Зимой может оказаться полезным приспособление для быстрого предпускового разогрева двигателя, которое я изготовил и применяю несколько лет. Это съемный ящик из кровельного оцинкованного железа (рис. 3). В корпус ящика сверху вставлен лист с многочисленными отверстиями небольшого диаметра, как бы решетка, назначение которой — распределять тепло и задерживать пламя. В боковой стенке прорезаны два отверстия: одно снизу — для воздуха, другое несколько выше — для газовой горелки (такой, какой прогревают лыжи, когда смолят их). Она портативна, безопасна, работает от стандартного маленького баллончика. Верхние края боковых стенок ящика загнуты в виде крючков (см. рис. 3), на которых он вдвигается до упора под картер по специальным салазкам (рис. 4), привернутым к картеру.

После двух-трех минут прогрева начинаем проворачивать вал ручкой, пока она не станет вращаться свободно. Даже при сильных морозах одного баллончика хватает на семь-восемь разогревов.

Одновременно с подогревом картера пустите штатный отопитель и, закрыв чем-нибудь выходное отверстие вентилятора, прогрейте цилиндры. Двигатель легко пустится.

Адрес для справок: Москва, М-304, ул. Медиков, 28, корпус 3, кв. 19.

Следующим слово берет автолюбитель Николай Григорьевич МОРОЗОВ из Москвы. Он расскажет о своем опыте оборудования «Запорожца» ЗАЗ—966 для любителей путешествий и загородных вылазок.

Туристское оборудование. Все, о чем будет говориться, изготовлено своими силами и проверено на практике. В основном это оборудование, создающее дополнительный комфорт при стоянке в «нецивилизованных» местах, которые мы все так любим.

На рис. 1 (стр. 16) — комплект из столика и трех табуреток. Правда, удобно? А в сложенном виде этот комплект легко устанавливается, как показано на рис. 2, в багажнике ЗАЗ—966, за запасным колесом вместо счита-перегородки. Конструкции и деталировка ясны из рис. 3. Крышка 1 стола из 4-миллиметровой фанеры. С нижней стороны она окантована планками толщиной 10 и шириной 50, 60 и 65 мм. Планки придают конструкции нужную жесткость и образуют нишу, в которую убираются сиденья четырех табуреток.

Чтобы можно было устанавливать этот щит в П-образные направляющие вместо перегородки за запасным коле-

Рис. 3. Приспособление для прогрева картера: 1 — ящик из оцинкованного железа; 2 — крышка с отверстиями; 3 — отверстие для горелки; 4 — воздушное отверстие; 5 — салазки на поддоне картера двигателя.

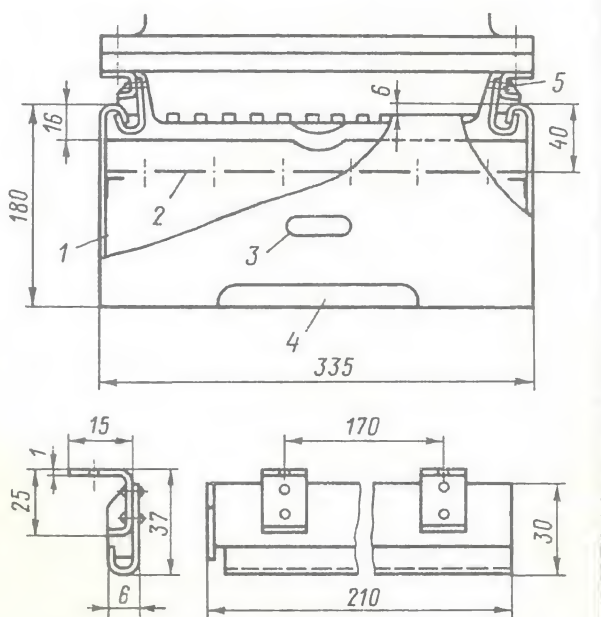
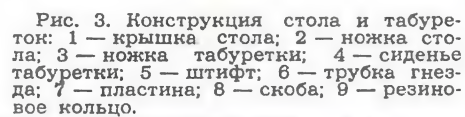
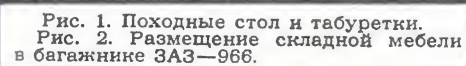


Рис. 4. Салазки для крепления ящика к поддону (показана левая, правая — зеркальна).



Technical drawing of a mechanical assembly, showing a side view and a top view.

Side View:

- 1: Flange or mounting plate.
- 2: Central hole in the flange.
- 3: Base plate.
- 4: Central hole in the base plate.
- Dimensions: 8 (height of base plate), 5 (height of flange), 8 (height of mounting plate).

Top View:

- 3: Base plate (square).
- 4: Central hole.
- 5: Four corner holes.
- Dimensions: 90 (width), 50 (height).

[illegible]

Приспособление для предпускового прогрева двигателя ЗАЗ—966 и ЗАЗ—968: 1 — короб; 2 — подпружиненная стойка; 3 — эллипсный патрубков; 4 — щели забор воздуха; 5 — щели для выхода горячего воздуха.

Собираясь в дальний путь

Едва ли не каждый второй владелец мотоцикла, мотороллера собирается летом в дальнюю поездку. Опытные мототуристы заранее сколачивают группы, изучают маршрут, готовят машины. Они хорошо знают дорожную грамоту, и путешествие для них — открытая книга, в которой каждый день читается новая страница.

Иное дело — новичок. Для него путешествие превращается порой в фолиант на незнакомом языке. Спотыкаясь на каждом шагу, он лихорадочно листает его, не успевая толком вникнуть в содержание, а подчас даже не рассмотрев картинки. И, конечно, бывает жалко сдавать ее непрочитанной, оставшейся в памяти лишь некоторые отрывки.

Самое обидное, что виноват в этом бываешь сам. Не подготовил машину — несколько раз подолгу ремонтировался на обочине, не расспросил о дороге — попал в объезд и застрял, вовремя не заправился — полдня ждал спасителя и т. п. Многого надо знать и уметь, управляясь в дальнюю дорогу. Конечно, со временем новичок становится бывалым мотоциклистом. И помогает этому опыт других.

В майском номере журнала за этот год был опубликован материал о дополнительном оборудовании мотоцикла, необходимом для путешествия.

Сегодня мы попросили искушенного мотолюбителя Э. А. БАКЛАШКИНА, руководившего не одним сложным походом, рассказать об основном, что надо знать начинающему мототуристу, отправляющемуся в дальний путь.

Уже с наступлением весны, как у опытных, так и у начинающих мотоциклистов пробуждается страсть к перемещению. И если опытные путешественники разворачивают перед собой карту всей страны и завороченно часами ее изучают, мысленно составляя маршруты на отпуск, то начинающему лучше не растекаться мыслью по просторам страны, а ограничиться расстояниями 1500—2000 километров от родного дома.

Романтика дальних дорог требует совсем не романтического подхода, а деловой подготовки к проведению путешествия. И начинать ее надо не меньше чем за месяц.

Посмотри критически на свой мотоцикл и оцени его возможности. Если машина новая, то обязательно нужна обкатка. Совмещать ее с маршрутом

путешествия рискованно, ибо бывают случаи, когда шоссе, такое красивое на карте, сменяется ремонтируемым участком, где после дождя приходится месить грязь или песок иногда по многу километров.

Подтяни все гайки и болты, не пренебрегая самыми труднодоступными, провари цепь в графитовой смазке и правильно ее натяни.

Важное значение имеет положение колес. Если они не находятся в одной плоскости, покрышки ожидают повышенный износ, мотоцикл тянет в сторону, отчего устают плечи и колет в пояснице, а на поворотах машина становится ощутимо неустойчивой, и тут уже недалеко до падения. Такого же эффекта на поворотах можно ожидать от неправильно работающих амортизаторов, особенно если в одном из них масло есть, а в другом нет.

Теперь о тормозах. Лучше пусть не работает двигатель, чем тормоза, — это аксиома безопасности движения. Чтобы быть уверенным в них, тормозные барабаны и колодки следует промыть чистым бензином и просушить, а кулачки смазать.

Набивать в подшипники надо столько смазки, сколько требуется, не больше. При долгом движении она нагревается, и ее излишки могут попасть на тормозной барабан. Если это случилось, не пытайтесь «просушить» тормоза сильным и длительным нажатием на педаль. Смазка растопится еще больше и пропитает тормозные колодки. Самое правильное — обратиться опять к чистому бензину.

Двигатель. Перед дальней дорогой удали нагар с головок цилиндров, со свечей, из выхлопных окон. Внешний вид свечей расскажет тебе о правильности регулировки карбюратора и момента зажигания. Если нагар на свече имеет пепельный или бежевый цвет — значит, смесь обеднена. Карбюратор надо отрегулировать лучше на богатую, чем на бедную смесь, а опережение зажигания сделать более поздним — уменьшить на 0,2—0,3 мм по сравнению с указанным в инструкции по эксплуатации. Тогда свечи будут темно-коричневые или даже черные и сухие — хороший признак.

Эти приготовления способствуют надежной работе двигателя на малых и средних оборотах: он не будет перегреваться и обеспечит высокую и стабильную скорость движения.

После того как основные узлы мотоцикла подготовлены, надо обратить внимание на важные «мелочи». Рычаги сцепления и тормозов, все тросы должны быть смазаны и перемещаться от незначительных усилий. Ручка газа должна сама легко и быстро возвращаться в исходное положение.

Мотоцикл проверен — время подумать о том, что взять в дорогу. Из запасных частей нужно очень немного: один комплект тросов и лампочек, две свечи, конденсатор, камера, мотоаптечка. Хорошо подготовленная машина, как правило, не требует запасных частей до пробега в десятке тысяч километров. А везти запчасти в расчете на аварию — это все равно что брать еще новый мотоцикл, с которого можно будет снять нужную деталь, настолько неожиданной может быть поломка. Проще договориться с товарищем, остающимся дома, чтобы он в случае чего выслал

бандеролью или посылкой затребованную деталь в указанный город, куда даже с неисправным мотоциклом всегда можно добраться на попутном грузовике.

Какие взять с собой вещи? Хорошо иметь кожаные брюки и куртку. Если их нет, то куртку замени телогрейка с надетой поверх нее штормовкой. На ноги надо обязательно надеть сапоги (но не резиновые). Они защищают ноги от летящих из-под переднего колеса камней, воды и грязи, а при падении предохраняют от травм. На руки, даже в теплую погоду, лучше надевать краги, чтобы руки не переохлаждались от встречного воздуха. В совокупности с вибрацией руля продолжительное переохлаждение с годами может привести к болям в суставах. Целесообразно сварить полиэтиленовые нагрудник и штаны, а для рук дополнительно запастись варежками. В дождь это спасет от простуды и переохлаждения. Из одежды пригодится еще смена нижнего белья, шерстяные носки, свитер, рубашка, легкие брюки или джинсы, кеды или сандалии.

Всегда надо иметь с собой питание на один день в качестве неприкосновенного запаса.

И наконец, последняя и важная деталь — защитные очки. Им не нужны светофильтры, поскольку цвет дороги несет нужную информацию и искажать его неразумно. Очки должны обеспечить обзор дороги сзади при незначительном повороте головы, иначе говоря, не ограничивать угол зрения, включая боковое. Для дальней поездки обязательно нужно зеркало заднего вида. Мотоциклисту надо видеть все вокруг себя, это уберечь его от ошибок при маневрировании и торможении.

Туристское снаряжение мотопутешественника включает обычно палатку, спальник, мешок, бензиновую плитку, котелок, топорик, нож, ложку и кружку. Пригодится кусок полиэтиленовой пленки — без нее плохо ставить палатку на мокрую землю, а к этому могут вынудить обстоятельства.

Итак, все собрано — навьючиваем мотоцикл. На боковые платформы багажника кладем самое тяжелое, причем так, чтобы центр тяжести был как можно дальше вперед, а не сзади. К примеру, если пристегиваете топорик, то рукояткой назад. На верхнюю платформу багажника лучше всего погрузить крупногабаритные, но легкие вещи, скажем, рюкзак со спальным мешком и одеждой, там же положить и аптечку: к ней быстрее доберешься при необходимости.

Если на мотоцикле есть защитные дуги, то на них можно подвесить емкость с маслом с одной стороны, а с другой — запасные детали. Даже такое незначительное утяжеление передней части мотоцикла ощутимо улучшает управляемость на поворотах, особенно на мокрой дороге, песке, гравии и жидкой грязи.

Теперь бы, кажется, в путь, ведь так хочется быстрее уехать к теплым волнам или в тишину лесов. Но — не спешите. В дальней дороге все надо делать продуманно. Сиюминутный выигрыш времени часто оборачивается сутками простоя. Сядьте и подумайте, все ли взяли и не прихватили ли чего-нибудь лишнего.

Почти все туристы намечают выезд

АВТОМОБИЛЬНЫЙ МЕРИДИАН «ГИТУНЮН ЕВ ТЕХНИКИ»

Этот журнал не похож на обычные издания институтов научно-технической информации. Популярность изложения, эмоциональный, а в отдельных случаях и полемический тон статей, разнообразие тем и жанров отличают «Гитунюн ев техники» (в переводе с армянского — «Наука и техника») — ежемесячный массовый сборник НИИ научно-технической информации Госплана Армянской ССР. Журнал привлекает обилием информации из различных областей знаний: космос, медицина, техника.

Постоянная тема журнала — автомобили. Технические и социальные проблемы автомобилизации, история, новейшие модели, автоспорт — таков обширный круг автомобильного мира журнала. Редакция ведет со своим читателем разговор, который, как правило, не требует от него специальной подготовки. Однако и специалисты найдут тут достаточно пищи для размышления. Одним словом, популярные статьи «Гитунюн ев техники» не оставляют вас равнодушным.

Достаточно назвать статью В. Баруна, описывающую семейства автомобилей КамАЗ, или повествование о необычных изобретениях в материале С. Арутюняна «Вклад армянских изобретателей в совершенствование автомобилей», опубликованные в ноябрьском номере прошлого года. В этом номере, кстати, наиболее ярко проявилось пристальное внимание редакции к автомобильной технике. Выпуск целиком посвящен 50-летию автомобильной промышленности СССР и представляет собой широкий обзор отечественного автостроения.

С интересом читаются исторические материалы «От колеса к самобеглой коляске», написанные Р. Арутюняном (1975, № 1, 2), статья «Карусель человеческих судеб» того же автора (1974, № 9), рассказывающая об автомобильном спорте за рубежом.

Разносторонность в освещении автомобильной тематики в «Гитунюн ев техники» сочетается с квалифицированностью. Авторы хорошо владеют материалом. Знакомство с журналом — полезная встреча с фактами и идеями, эффект которой повышает добротная литературная «упаковка». Изложение материала отличают живость и стилистические средства.

В. СИМОНЯН

КНИГА О СТОЛИЧНОМ ТАКСИ

Издательство «Московский рабочий» выпустило в свет книгу журналиста А. Рубинова «Такси! Такси!». Читатель легко представит себе Москву двадцатых годов, познакомится с первыми представителями этой важнейшей службы столицы, отметившей недавно полувековой юбилей.

За пятьдесят лет столичное таксомоторное хозяйство прошло большой и интересный путь. С ростом парка машин совершенствовалось обслуживание пассажиров. Развивались новые формы услуг. В главе «Потоком командует «букет» автор ведет занимательный рассказ о работе центрального бюро заказов такси. Колоритны, метки портреты одного из ветеранов такси Ф. Я. Суркова, передовиков И. С. Кутябенкова, Н. М. Животенко, Л. Н. Александровой, четырех братьев-водителей Симанженковых. Большой очерк посвящен Е. В. Рыжикову, автору популярной книги «Из кабин такси», проработавшему за рулем более сорока лет. Удачно вошли в текст книги письма пассажиров, адресованные московскому такси, — отзывы о сложной работе водителей.

В послесловии «Зеленый огонек светит всем!» начальник Управления легкового автомобильного транспорта Мосгорисполкома Л. А. Яковлев рассказывает о сегодняшних трудовых успехах московских водителей, рисует перспективу дальнейшего развития таксомоторного транспорта столицы.

Т. ЛЕВЧЕНКО

на раннее утро. Так поступать имеет смысл уже в процессе путешествия, а из дому лучше, на наш взгляд, выезжать к вечеру, двигаться в течение двух-трех часов, а затем остановиться на ночевку. Дело здесь вот в чем. Первый день движения у многих проходит не так, как хотелось при составлении плана путешествия: то обнаружится неисправность, то груз не так лежит, а на первой ночевке выявятся еще те или иные упущения. И первого вечера, как правило, хватает для разных доделок и для того, чтобы как-то втянуться в езду. Бывает, что забудешь очень нужную вещь, так даже в этом случае налегке можно за ней вернуться, а после дня пути уже никто на это не решится.

Если отправляешься отдыхать в какое-то определенное место, в Крым или на Кавказ, на Урал или в Поволжье, то в последующие дни можно проезжать по 500—600 километров. Если же просто путешествуешь, то 200—250 километров — достаточное расстояние.

Итак, настал час отъезда. Не нервничай и не спеши уехать. Пусти двигатель и прогрей его. Сядь на своего «коня» поудобнее, попрощайся с родными и друзьями и старайся не слушать страшных рассказов о том, что где-то с кем-то что-то случилось. Нервозность и спешка — плохой спутник в любой дороге, и особенно в дальней. Спокойно трогайся и так же спокойно двигайся по родному городу, попрощайся с ним — ты вернешься уже немного другим человеком, и он тоже как-то изменится.

Побежали навстречу дороги, потекли мгновения счастья. Не торопись открывать дроссель и не смотри заворожено, как стрелка все больше и больше отклоняется к цифре 100 и дальше. Так не путешествуют. Дорога сама продиктует ритм и скорость движения. Посматривай по сторонам, как бы между прочим послушай двигатель, резко не тормози и не разгоняйся, особенно на спуске. Только в конце его энергично разгони мотоцикл до 80—90 км/час и, увеличивая постепенно «газ», преодолёвай подъем. Не забывай включать низшую передачу, когда обороты падают ниже средних. При скорости 80 км/час на прямой передаче двигатель работает в подходящих условиях: все детали хорошо смазываются и охлаждаются изнутри обильно поступающей в цилиндры богатой смесью. Через некоторое время можно убедиться, что такая скорость движения оптимальна и наименее утомительна. А средняя дневная скорость без лишних остановок будет поддерживаться в пределах 50—60 км/час.

Дорога — место общественное. Уважай другого путника, особенно если он на работе. Обогнав, например, идущую на подъем грузовую машину, не спеши перед ней снизить скорость. Иначе ее водитель будет вынужден притормозить и станет подниматься медленнее, чем мог бы.

Через первые 70—100 километров пути можно сделать недолгую остановку для отдыха, проверить технику и багаж. Остановился — сразу посмотри, не перегрелись ли цепь и ступицы колес. При необходимости отрегулируй натяжение цепи и тормозные колодки в соответствии с инструкцией. Бывает, что после выключения зажигания двигатель не перестает работать (из-за калильного

зажигания). Не спеши в этом случае с регулировками карбюратора и прерывателя. Посмотри, куда дует ветер, и если он попутный и хотя бы умеренный, то причина в нем, так как двигатель недостаточно охлаждается. Надо будет ехать побыстрее, используя почаще накат. Повторилось все на следующем перегоне — обрати внимание: оба ли цилиндра продолжают работать. Если один, значит опережение зажигания у него больше, чем у другого, и надо его уменьшить. Когда продолжают работать оба цилиндра, то прежде всего продуй жиклеры карбюратора и прямой поплавковую камеру. Небольшая твердая частичка, попав в отверстие жиклера, приводит к обеднению смеси, из-за чего двигатель сильно греется и детонирует. У перегрева может быть и другая, простая причина — грязные ребра головок и цилиндров.

Если все это не помогло, проверь опережение зажигания — не нарушилось ли оно. Все в порядке? Тогда подними иглу дроссельной заслонки на одно деление. Смесью станет богаче, и двигатель будет греться меньше. В зависимости от скорости, допустимой в конкретных условиях, включай ту передачу, на которой удастся поддерживать обороты выше средних, но не очень высокие. Иначе двигатель может перегреться и при правильных регулировках карбюратора и зажигания.

За час до захода солнца ищи место для ночевки. На оживленной трассе без труда можно присоединиться к любой группе путешественников. Остановись рядом. Знакомства завязываются легко и непринужденно — дорога сближает, трудности и заботы объединяют. После ужина и небольшого отдыха можно уточнить завтрашний маршрут.

Если погода теплая и дождя не ожидается, можно лечь на разостланную палатку в спальный мешок, а под голову положить седло мотоцикла. При неустойчивой погоде место ночлега надо выбирать повнимательнее. Оно должно быть выше уровня дороги, на сухом, желательнее лесистом пригорке. Палатку лучше поставить среди деревьев или кустов — они защитят ее от ветра, и не придется ночью в непогоду выскакивать и укреплять колышки в раскисшей земле. Подстели под палатку полиэтиленовую пленку, а вокруг нее сделай канавку глубиной в ширину ладони с выводом в низшее место. Даже при сильном дожде вода в палатку не проникнет. Мотоцикл желательнее не ставить на подставку, а прислонить к деревцу, чтобы он не упал, когда размокнет земля.

Утром встань с рассветом. Быстро и тихо соберись, попей оставшегося с вечера чая — и в путь, до первой заправки горючим. Накормил мотоцикл — поешь сам, к этому времени откроются придорожные кафе и столовые.

После завтрака можно проехать 200—250 километров и остановиться, чтобы пообедать, заправить мотоцикл и отдохнуть, переживая полуденный зной. До ужина — еще 160—200 километров, и суточный пробег закончен без напряжения и усталости. Такой режим движения принят большинством мотоциклистов и признан лучшим.

И еще одно напутствие. Где бы ты ни останавливался, помни о тех, кто будет здесь после тебя. Не оставляй нигде неприятных следов своего пребывания, могущих омрачить отдых другим.

Размыш- ля над уставом

Недавно мне на глаза попала вырезка из «Комсомольской правды» за апрель 1969 года.

Авторы рисовали такую картину, вставившую перед их мысленными взорами: «...на одной из улиц Москвы (Тамбова, Мирного и т. д.) небольшое здание с прекрасной стоянкой для автомобилей и мотоциклов. По вечерам ярко светятся окна, в коридорах всегда много людей. Здесь можно услышать рассказ о путешествии в Среднюю Азию и увидеть новый мотоцикл, встретиться с опытным туристом, поговорить о Правилах движения. Автомотолюбители смогут посмотреть подробные карты маршрутов, получить квалифицированную консультацию по двигателям и даже выпить чашечку кофе с друзьями...»

Если внимательно вчитаться в строки устава нашего общества и сравнить их с приведенной выдержкой, станет понятно, что нарисованная авторами «картинка» — вовсе не фантазия. Это, вероятно, надо считать тем образцом, к которому должны стремиться его первичные организации, районные и городские советы. Интересная клубная деятельность — вот, на мой взгляд, то главное, на чем должно строиться все существование общества. Пока же довольно часто и у нас на Украине, и в других местах это живое дело пытаются подменить нажимом, администрированием, даже публикуют в газетах грозные объявления, смысл которых сводится к тому, что, если ты, владелец транспортного средства, не вступишь в общество, лишишься того-то и того-то... А не забываем ли мы об интересах самих автомобилистов и мотоциклистов? Надо ли прибегать к недозволенным приемам вовлечения в общество, порою идущим вразрез с советским законодательством, вместо того, чтобы заняться делами, которые сами по себе интересуют людей?

Я не осмелился бы ставить такие вопросы, не будь у меня в руках веских доводов и не испытай наша первичная организация трудностей.

Расскажу о том, как мы начинали создание первичной организации в объединении «Кривбассруд». Вывесили на доске объявлений агитационные плакаты, провели индивидуальные беседы с автомобилистами и мотоциклистами, устроили общее собрание всех автомотолюбителей, пригласив на него представителей районного совета общества и ГАИ. Здесь снова говорили о важности задач, знакомили присутствующих

с уставом. Ну, думали тогда, валом повалит к нам народ.

Проходит день, другой. И вот заявление о вступлении в общество подал... один человек!

Ничего не скажешь, хороший урок получили.

Тогда и задали себе вопрос: как же двигаться дальше?

В поисках ответа распространили опросные листы. И уже первые результаты их обработки показали, чего хотят от общества любители и что их не устраивает.

В уставе общества автомотолюбителей УССР записано, что одной из основных его задач является «оказание членам общества помощи в хранении, ремонте и техническом обслуживании автомобилей и мотоциклов на месте стоянки и на дорогах». Хорошие намерения. Но осуществить их сейчас, при нынешнем состоянии дел, практически не удастся. Судите сами: стронгелство гаражей — дело исполкомов, техническое обслуживание и ремонт — прерогатива СТО, подчиненных различным ведомствам, а проблема запчастей для «саморемонта» вообще может быть решена только в государственном масштабе. Что же касается технической «помощи на дорогах» — то и это мечты пока малообозримого будущего. Даже примерных подступов к решению этой задачи не видно.

Представляется, что назрела необходимость изменить в обязанности соответствующим республиканским ведомствам, организациям (исполкомам, предприятиям торговли, сельхозтехнике, станциям техобслуживания и др.) оказывать всяческую помощь обществу автомотолюбителей.

Неясными остаются для нас и вопросы туристической работы. Туризмом увлекается по крайней мере каждый второй мотоциклист и автомобилист. Вот и у нас множество горняков каждое лето отправляется на колесах в Крым и Закарпатье, Белоруссию и Прибалтику. Десятки, сотни автомобилей в выходные дни устремляются в близлежащие Знаменский и Гуровский леса, на берега Днепра, Саксогони, Ингульца. Однако, куда бы ни ехали туристы, везде одни и те же неудобства: недостаток мест в кемпингах и мотелях, трудность с постановкой на платную стоянку.

Наверное, следовало бы разрешить обществу автомотолюбителей строить свои кемпинги — хотя бы простейшие палаточные городки с минимумом удобств. Во-первых, это дало бы верный доход при небольших затратах, а во-вторых, серьезно помогло бы в государственном масштабе решить проблему ночлега для тех, кто проводит отпуск за рулем. А для начала неплохо, если бы Центральный совет по туризму и экскурсиям ВЦСПС предоставил членам общества право льготного размещения в кемпингах.

И еще: если бы положительно решились затронутые здесь вопросы — значительно ближе стал бы тот день, когда и в нашем городе появится на одной из улиц небольшое здание и по вечерам будут ярко светиться в нем окна.

В. НАУМЕНКО,
председатель первичной
организации общества
«Автомотолюбитель УССР»

г. Кривой Рог

Класс безопасности движения

В таганрогской школе, об опыте которой шла речь в № 3 и 5 журнала, этот класс (3) считается одним из лучших по технической оснащенности, по насыщенности средствами программированного обучения и, как результат, — по качеству усвоения материала курсантами.

Площадь класса — 50 м². Пятнадцать учебных столов расположены в три ряда. На рабочем месте каждого курсанта смонтирован пульт программированного обучения «Дон». Начиная с третьего, столы для удобства обучаемых приподняты.

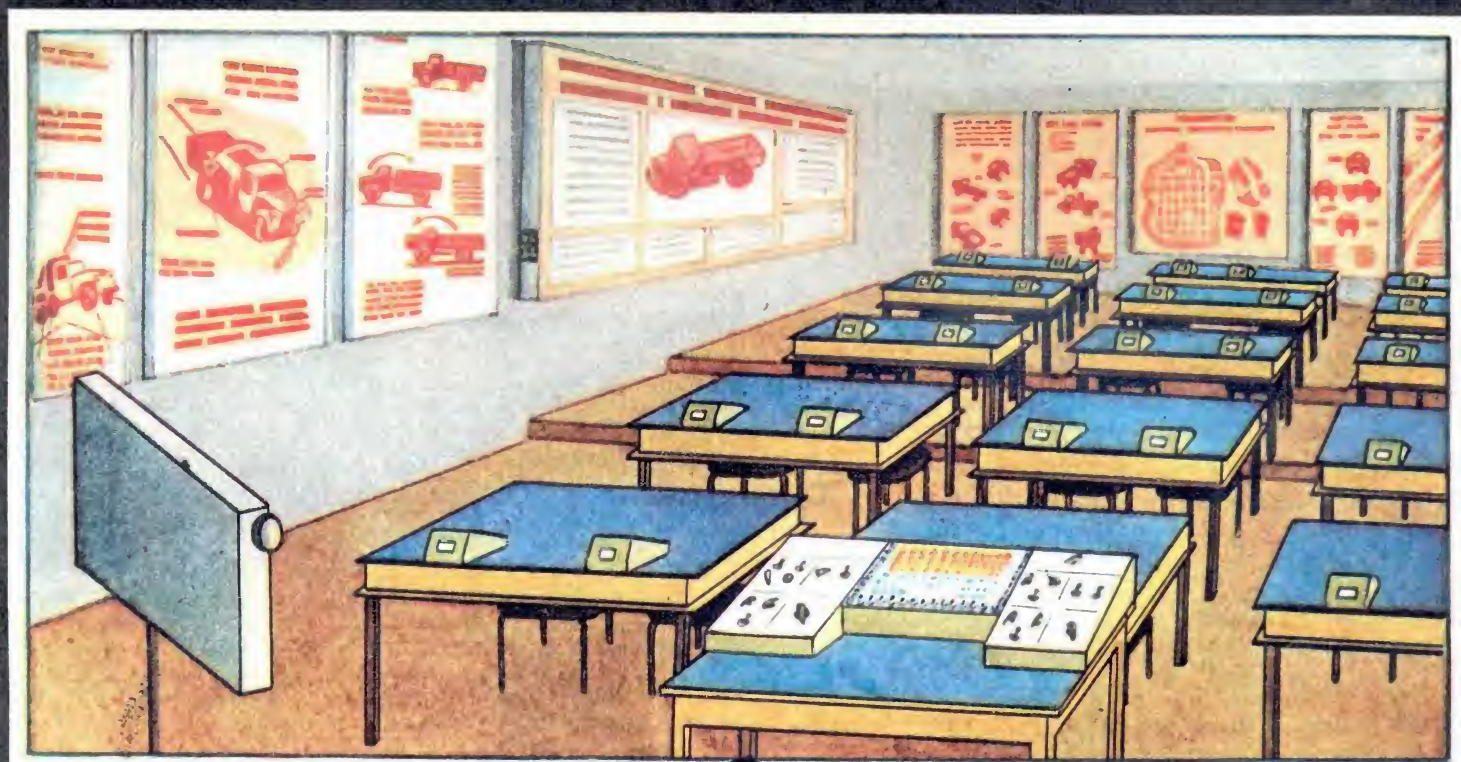
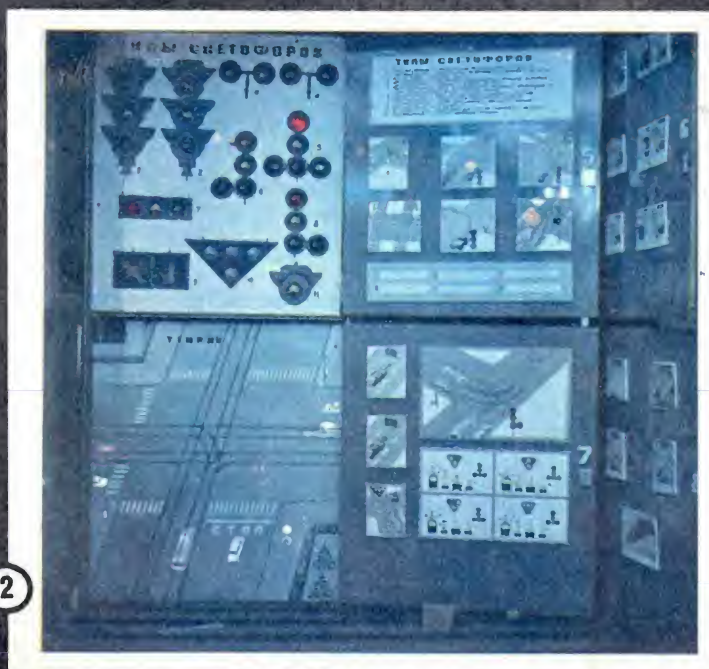
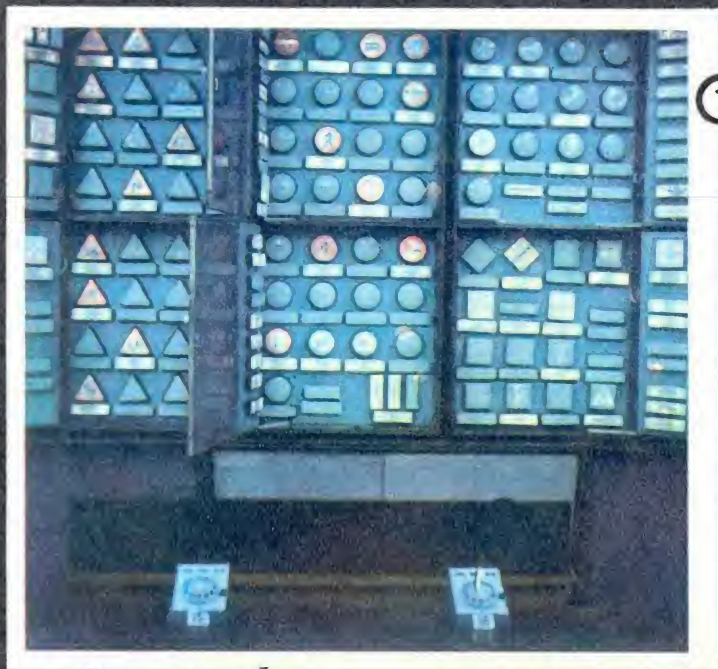
Переднюю стену, как и в других классах, занимает комплект демонстрационных шкафов — «комбайн» (4). Здесь сгруппировано по темам все, что надо продемонстрировать при изучении Правил дорожного движения. Например, в одной из секций (2) выставлены образцы всех светофоров, действующие в любых вариантах включения. Рядом находится изображение перекрестка, на котором можно «отрабатывать» любые ситуации, создавая самую разную обстановку. В другой секции (1) смонтированы дорожные знаки. Сделанные из молочного органического стекла, они не выдают своих секретов, пока их не выключат. Когда же загорается скрытая в знаке лампа — он «оживает», становится совсем настоящим, разве чуть поменьше. Предусмотрен и такой вариант включения, когда вместе со знаком высвечивается текст, к нему относящийся. В таком режиме удобнее, например, повторять пройденный материал или показывать курсанту его ошибки.

Все управление системой «Дон», включение светофоров, знаков, схем перекрестков и т. п. осуществляется с большого пульта преподавателя — он хорошо виден на центральном рисунке. Отсюда же преподаватель управляет и «бегущими» автомобилями (5). Разрабатывая эту схему, таганрогские рационализаторы использовали принцип световода, применив все то же органическое стекло. Выбрав схему определенного маневра (например, обгона) и вращая переключатель, преподаватель последовательно включает изображение автомобиля в разных фазах маневра, чем достигается очень эффектная имитация движения.

В том же «комбайне» есть и доска с магнитным закреплением автомобилей на перекрестке, и набор обычных плакатов, выполненных типографским способом.

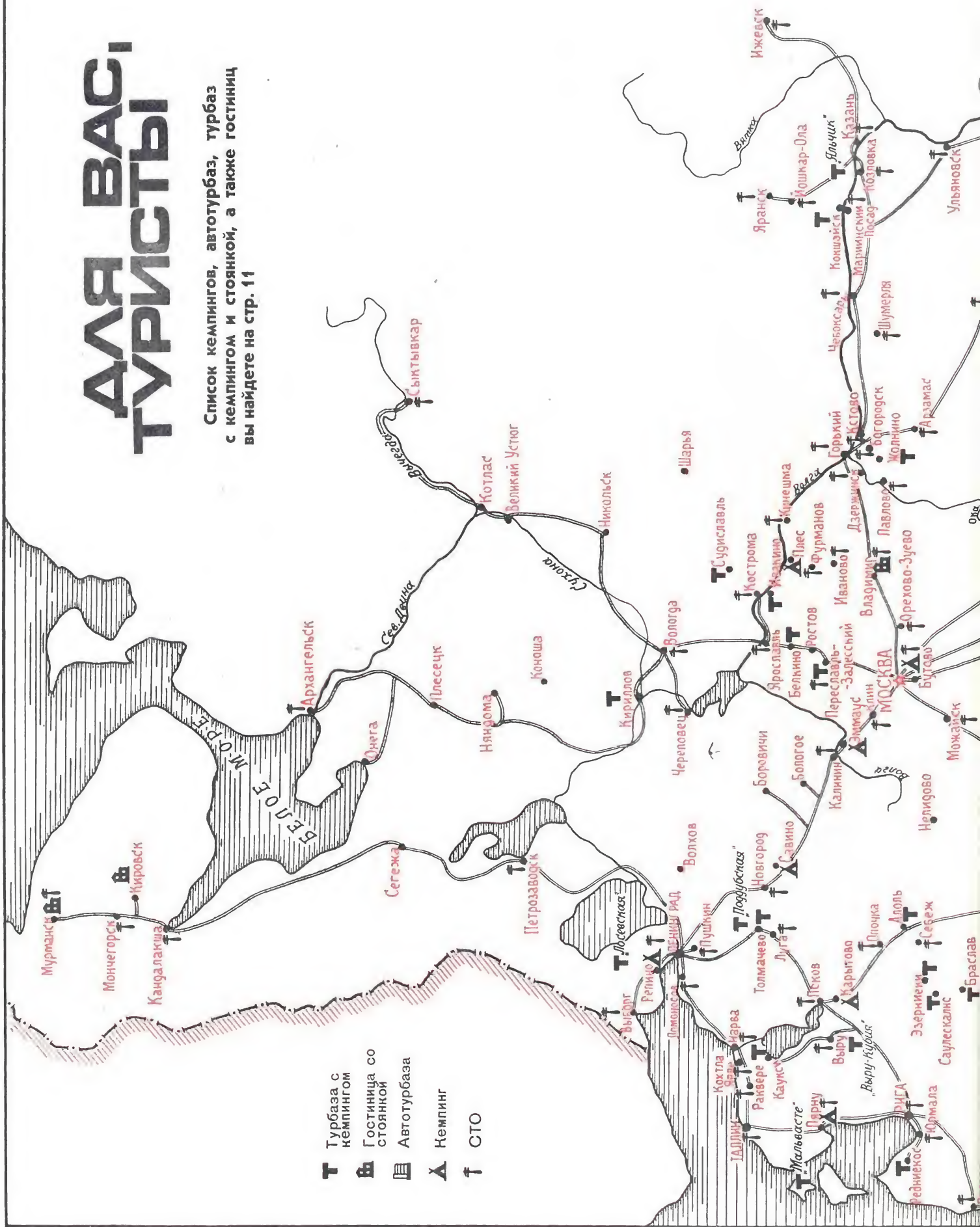
Вся информация о работе стендов стекается на пульт преподавателя. Чтобы сделать его компактным, здесь применили диодные матрицы.

На стенах класса — электрифицированные стенды, которые показывают работу механизмов управления, систем освещения и сигнализации, а также объясняют причины наиболее частых неисправностей, влияющих на безопасность движения.

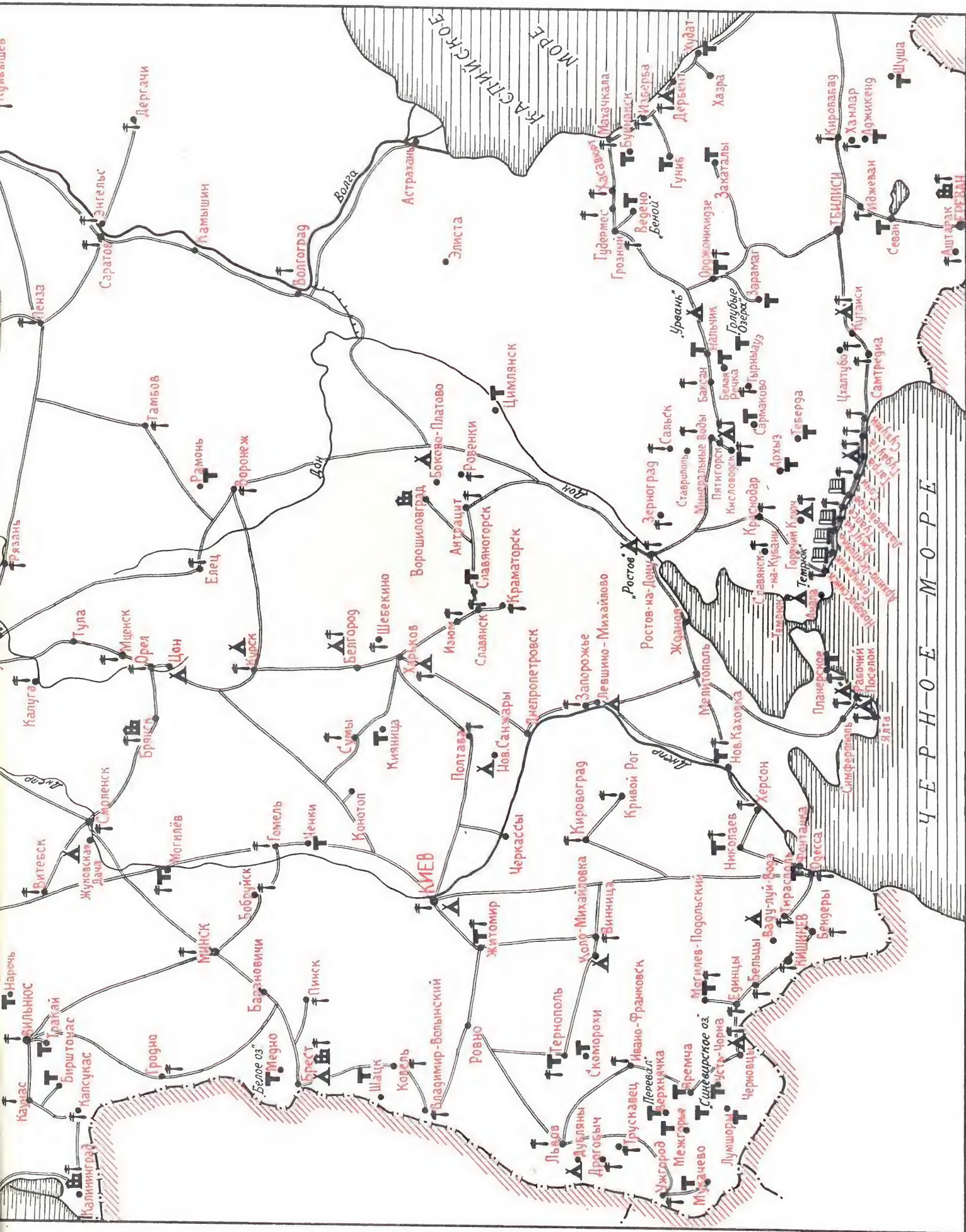


ДЛЯ ВАС, ТУРИСТЫ

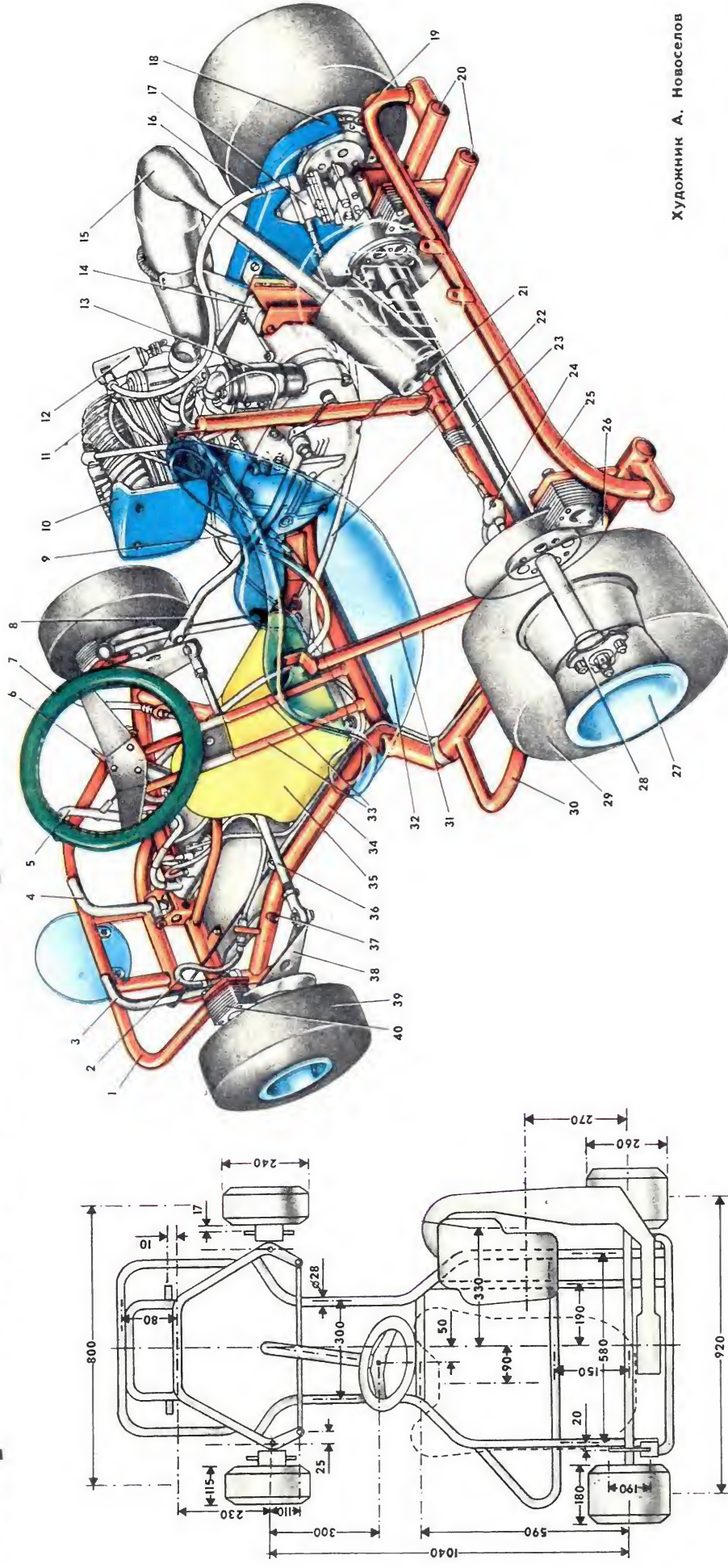
Список кемпингов, автотурбаз, турбаз с кемпингом и стоянкой, а также гостиниц вы найдете на стр. 11



- Т Турбаза с кемпингом
- Гостиница со стоянкой
- Автотурбаза
- Кемпинг
- ↑ СТО

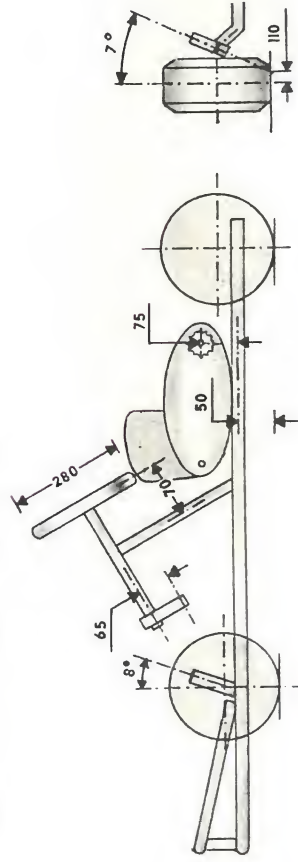


Карт на высшем уровне



Художник А. Новоселов

1 — передний трубчатый отбойник, крепящийся к раме болтами; 2 — гибкий шланг гидропривода передних тормозов; 3 — педаль сцепления; 4 — педаль тормоза; 5 — педаль акселератора; 6 — прозрачная трубка-резервуар для тормозной жидкости, идущая вдоль рулевой колонки; 7 — рулевое колесо; 8 — тяга переключения передач; 9 — воздушная трубка от бензобака к промежуточной камере; 10 — щиток, предохраняющий водителя от соприкосновения с цилиндром; 11 — двигатель ЧЗ-984; 12 — промежуточная камера системы питания; 13 — катушка зажигания; 14 — задняя опора двигателя; 15 — расширительная камера выпускной системы; 16 — шланг подачи топлива; 17 — бензонасос, приводимый от эксцентрика, сидящего на задней оси; 18 — щиток цепи; 19 — цепь главной передачи; 20 — подмоторные трубы рамы; 21 — глушитель шума выпуска; 22 — шланг отсоса топлива из бензобака; 23 — задняя ось; 24 — тройник шлангов в гидроприводе задних тормозов; 25 — задний трубчатый отбойник; 26 — дисковый тормоз заднего колеса; 27 — обод колеса из двух штампованных стальных половин; 28 — дюралюминиевая ступица колеса; 29 — задняя шина размером 6,00—5,00; 30 — боковой отбойник; 31 — левая стойка сиденья; 32 — жесткое сиденье анатомического типа; 33 — стойки рулевой колонки; 34 — рама из хромо-мансильевых труб размером 28×1,5 мм; 35 — пластмассовый топливный бак емкостью 3 литра; 36 — рулевая тяга диаметром 8 мм; 37 — ограничитель поворота колеса; 38 — поворотный рычаг рулевого управления; 39 — передняя шина размером 4,10—4,00; 40 — передний дисковый тормоз.



Гоночный микроавтомобиль

для сборной команды

страны

Ленинградский завод спортивного судостроения ДОСААФ недавно спроектировал и изготовил партию из 15 картов. Эти машины, получившие индекс КС—73, предназначены главным образом для членов сборной команды СССР, выступающей в розыгрыше Кубка дружбы социалистических стран по картингу.

По сравнению с серийными картами К—5М и АК—3 таллинского и ленинградского заводов, КС—73 представляет собой полностью новую и значительно более совершенную конструкцию. Общая компоновка машины выбрана с расчетом, чтобы гонщик располагался ближе к ведущей оси 23 (см. рисунок на вкладки), так чтобы на задние колеса приходилось около 60 процентов общего веса. При этом спортсмен управляет картом, держа руль чуть согнутыми руками, а его ноги находятся почти в вытянутом положении (см. фото). На КС—73 применено жесткое сиденье 32, плотно охватывающее водителя и фиксирующее таким образом его туловище.

Основу карта составляет плоская рама 34, сваренная из хромансильевых (сталь 30ХГСА) труб диаметром 28 мм со стенкой толщиной 1,5 мм. В отличие от автомобильных, она не должна обладать значительной жесткостью на кручение. Напротив, от рамы карта требуется эластичность, потому что у карта нет никакой подвески колес, и ее отсутствие компенсируется тем, что рама слегка пружинит при наезде на неровности.

Поскольку во время соревнований машины идут близко одна от другой и возможны столкновения, спереди, сзади и слева рамы предусмотрены отбойники 1, 25, 30, причем наиболее часто повреждаемый передний 1 сделан съемным, что облегчает ремонт. Для крепления силового агрегата в правой задней части рамы служат две продольные трубы 20 с опорами 14.

КС—73 оснащен дисковыми тормозами 26 и 40 всех четырех колес; привод у них гидравлический, раздельный. Благодаря этому при случайном обрыве одного из шлангов 2, 24 в приводе тормоза пары колес (передняя или задняя) остаются готовыми к действию. В системе привода использован двойной главный тормозной цилиндр от автомобиля «Жигули», а функции резервуара для жидкости выполняет прозрачная пластмассовая трубка 6, идущая вдоль рулевой колонки.

Собственно рулевое управление — так называемое непосредственное действие — состоит из сошки с плечом 65 мм, сидящей на рулевом валу (диаметр 20 мм, толщина стенки 1,5 мм), и двух трубчатых 8-миллиметровых плечевых тяг 36, связанных с поворотными рычагами 38. Для ограничения их поворота (максимальный угол 35°) служат регулируемые упоры 37, установленные на раме. Все подвижные соединения в рулевом управлении оснащены сферическими шарнирами. Взаимное расположение его деталей, шкворневого узла передних колес и углы их установки (см. чертеж) выбраны с таким расчетом, чтобы обеспечить машине наилучшую управляемость при движении на сложных кольцевых трассах.

Карт КС—73 рассчитан на применение специальных гоночных шин 29 и 39 типа «Сликс», то есть не имеющих рисунка на протекторе. Эти широкопрофильные покрышки изготовлены из очень мягкой резины и обеспечивают хорошее сцепление с сухой дорогой. Во всяком случае, они дают существенный выигрыш по сравнению с традиционными шинами и сегодня получили широкое применение для картов. На мокрой трассе нужны другие шины, с протектором, имеющим в рисунке водоотводящие канавки. По-

крышка «Сликс» имеет довольно своеобразные пропорции: ширина равна 0,7 ее наружного диаметра. Давление воздуха в шинах передних колес поддерживают в пределах 1,5—1,7, а в задних — 1,7—1,9 атмосферы.

В качестве силового агрегата использован двигатель 11 от серийного кроссового мотоцикла ЧЗ модели «984». Этот двухтактный одноцилиндровый мотор при диаметре цилиндра 55 мм и ходе поршня 52 мм имеет рабочий объем 123,4 см³. Степень сжатия 13, топливом служит бензин с октановым числом 98. Мощность 19 л. с. при 7800 об/мин. Распределение осуществляется поршнем.

У двигателя серийного кроссового мотоцикла — специально подобранные и согласованные между собой фазы газораспределения, длина впускных и выпускных труб, объем расширительной (резонансной) камеры 15 выпускной системы. Удачное сочетание этих параметров позволило получить довольно высокие мощностные показатели. Но мотоциклетный двигатель создавал довольно сильный шум. Чтобы снизить его до требуемого правилами уровня в 93 децибела и не проиграть при этом в мощности, пришлось ввести глушитель 21, который подобран на моторном стенде.

Поскольку топливный бак 35 на карте стоит не над двигателем, а под коленями гонщика, горячее подается к карбюратору бензонасосом 17, приводимым от эксцентрика, который сидит на задней оси 23. Мотоциклетный карбюратор «Йиков 2930Е» рассчитан на подачу топлива не толчками, а плавным потоком. Поэтому бензин от насоса поступает сначала в промежуточную камеру 12 системы питания, связанную топливным проводом 16 с бензонасосом и воздушной трубкой 9 с бензобаком, а уже из камеры — в карбюратор.

Двигатель объединен в один блок с пятиступенчатой коробкой передач. Крутящий момент от него к ведущей оси 23 передается цепью 19. Для ускорения подбора передаточных чисел ведомая звездочка главной передачи сделана из двух половин, так что замена звездочки не требует разборки узла задней оси и занимает всего несколько минут. Регулировка натяжения цепи главной передачи тоже не составляет труда, поскольку двигатель можно перемещать в продольном направлении относительно кронштейнов на раме в пределах ± 20 мм.

У карта обычные органы управления автомобильного типа: педали сцепления 3, тормоза 4, акселератора 5, как предусмотрено техническими требованиями соревнований. Цепь 19 главной передачи ограждена щитком 18, который защищает гонщика при ее обрыве. Водителя от ожогов о горячий цилиндр двигателя предохраняет щиток 10.

Без заправки (3 л топлива) и гонщика (около 75 кг) КС—73 весит 75,5 кг. Машина имеет хорошую приемистость: 50-метровый участок со стартом с места она проходит за 3,5 сек. Максимальная скорость имеет для карта чисто теоретическое значение — соревнования проходят на трассах, где прямые участки редко бывают длиннее 100 метров. Ее величина у КС—73 составляет около 130 км/час.

С появлением на вооружении сборной страны новой машины нашим картингистам удалось заметно улучшить свои позиции в соревнованиях Кубка дружбы социалистических стран. В гонках 1974 года М. Рябчиков вышел на третье место по сумме результатов всех этапов.

Ю. СТАВРОВСКИЙ,
тренер сборной СССР по картингу

Посадка гонщика на карте КС—73.



Карт со снятыми колесами: видны ступицы колес, передний дисковый тормоз.



Шкворневый узел и дисковый тормоз.



ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ НЕСОВМЕСТИМОСТЬ

«Можно ли меня обвинять в том, что я был пьян, если я выпивал до 17 часов, а проезжал место происшествия примерно в 23 часа! В какой я был степени опьянения, если экспертиза не проводилась, а выпил я 250—300 граммов и этого не отрицаю!..» Мы привели строки из письма, полученного редакцией от заключенного В. Юренкова. Он до сих пор считает несправедливой нелепостью то, что какие-то пустяковые 250—300 граммов водки стали отягчающим обстоятельством, были приняты судом во внимание.

А вот письмо бывшего водителя автобуса Я. Косова из г. Борисова Минской области. Он не успел натворить беды, потому что его своевременно остановил работник Госавтоинспекции. Теперь он сам судит себя:

«Почти полтора десятка лет я был водителем первого класса,— пишет Я. Косов, — а теперь мне не нужно по утрам спешить в гараж к своей «Люське» (так у нас зовут автобус). Я переступил грань запретного и сам себя сделал бывшим шофером, перечеркнул свое рабочее прошлое. Отмылись добела руки от следов масла и металла, сошли на ладонях мозоли от «баранки», выветрился запах бензина из одежды, но по-прежнему тоской сжимается сердце, когда увидишь за рулем товарища по работе; кажется, все бы отдал, чтобы снова пережить пусть самый трудный, но заполненный любимой работой трудовой день шофера. Автомобили я любил с детства, самозабвенно помогал старшему брату-механику ремонтировать машины, а закончив десятилетку, пошел в автошколу. Шли годы. Я обрел опыт и научился многому. За все время работы за рулем я не совершил ни одной аварии, не был причастен ни к одному происшествию. Так пришла уверенность в себе, постепенно превратившаяся в излишнюю самоуверенность. Сначала я стал позволять себе в жаркий день выпить кружку пива в рейсе. А потом не отказывался и от более крепких напитков. Я считал, что все статьи о несовместимости спиртного с работой за рулем касаются не меня, а менее опытных, ненадежных водителей. А остановить меня и в голову не придет никакому постовому, настолько правильно и уверенно веду я машину. Кончилось это тем, что меня лишили водительских прав на два года. Это послужило для меня суровым уроком... К своей «Люське» я вернулся обязательно, я не мыслю свое будущее без любимой профессии, и, поскольку спиртное с ней несовместимо, с ним покончено навсегда. Хотелось бы, чтобы мой урок послужил предостережением и другим водителям. Очень трудно без любимой работы. Чтобы не лишиться ее, нужно беречь шоферскую честь. Поэтому я и написал письмо в редакцию».

Вот два письма, две точки зрения на недопустимость выпивки при работе за рулем. К сожалению, судя по редакционной почте, далеко не все водители понимают такую недопустимость. Кое-кто считает, что небольшая доза спиртного лишь формальный повод для наказания, и сомневается в том, что она может стать причиной несчастия. В назидание им мы и привели письмо Я. Косова, а ниже помещаем статью специалистов-медиков. Прочитав ее, читатель сам с убежденностью ответит на вопрос, который еще вызывает у некоторых сомнения. С этого вопроса и начинается предлагаемая статья.

Бывает, после беседы о несовместимости алкоголя с профессией шофера водители задают недоуменный вопрос:

— Доктор, а когда же я имею право выпить? Я ведь тоже живой человек, у меня бывают семейные праздники, просто посидеть с друзьями хочется...

Порой в этом вопросе слышится обида обеспокоенного человека, будто лишили его радостей жизни только потому, что он работает за рулем. Не будем касаться сомнительных радостей, доставляемых спиртным, напомним общеизвестные истины, сопоставив которые водитель сам должен найти правильный ответ на подобный вопрос.

Быстрое развитие автомобилизации делает профессию шофера все более ответственной. Растут скорости, увеличивается плотность транспортных потоков, все чаще на улицах и дорогах становятся возможными опасные ситуации, для выхода из которых нужно за доли секунды принять единственно правильное решение. И готовность к таким точным действиям должна сохраняться в течение всего рабочего дня. Иными словами, психофизиологические нагрузки на водителя могут порой приближаться к пределу человеческих возможностей, которые далеко не безграничны. Такие нагрузки по плечу лишь здоровому чело-

веку с уравновешенной психикой, способному длительное время работать четко, быстро, с ясной головой. И всю эту, выработанную длительным опытом, безупречную координацию и работоспособность нарушает даже самая скромная доза алкоголя.

Специалистами установлено, что лишь при концентрации алкоголя от 0,2 до 0,5 г на литр крови человек остается практически трезвым. При повышении содержания спирта в крови от 0,5 до 1 г наступает легкая степень опьянения, при 1—2,5 — средняя и при 2,5—3 г — тяжелая. Определено, что даже содержание одного грамма алкоголя на литр крови увеличивает возможность аварии в 5—10 раз. А его концентрация, равная 1,5 г, повышает степень риска в десятки раз. Напомним, что количество крови у человека составляет около 8 процентов веса тела.

Известно также, что алкоголь сохраняется в человеческом организме продолжительное время, главным образом в мозговом веществе, больше всего в мозжечке. Часть алкоголя, от 2 до 10 процентов, выдыхается через легкие и выводится из организма через почки, а большая часть его подliegt окислению, но это происходит медленно. Организм человека окисляет и выводит за один час лишь 7 г алкоголя. Поэтому люди, которые после употребления спиртного считают себя на следующий день совершенно здоровыми, глубоко ошибаются, а иногда тяжело расплачиваются за свою уверенность.

Таким образом, водители, которые употребили накануне больше 100—200 г (эта доза индивидуальна) водки, на следующий день не имеют права на управление автомобилем, ибо, пребывая в похмелье, человек становится вялым, апатичным, с подавленным, угнетенным состоянием, а у некоторых людей повышается кровяное давление, учащается пульс. Состояние похмелья замедляет, как правило, ответную реакцию на внезапные дорожные опасности и крайне снижает внимание и критическое отношение к своим возможностям, вызывает излишнюю самоуверенность, что в большинстве случаев приводит к тяжелым последствиям.

Поэтому на автотранспорте все шире внедряется предрейсовый медицинский осмотр водителей, особенно связанных с перевозкой людей. К сожалению, это важное дело, став привычным, кое-где приобретает оттенок формальности. Даже в лучшем случае проверяется лишь кровяное давление, пульс, приблизительно оценивается общее состояние водителя; если возникают подозрения, делают еще реакцию Рапопорта. Между тем медик должен располагать более подробными сведениями о проверяемом, интересоваться, как проводит водитель свое свободное время, все ли в порядке у него в семье, как он спал, даже какое у него сегодня настроение. Кроме того, проверяющий должен знать, какие спиртные напитки, какое количество их в какое время употреблял водитель. Все это крайне необходимо для того, чтобы уверенно можно было разрешить водителю садиться за руль, взять на себя ответственность за здоровье и жизнь шофера и других людей.

Все большее значение для обеспечения безопасности движения приобретает определение концентрации алкоголя в крови участника дорожно-транспортно-

го происшествия. При авариях работники ГАИ всегда выясняют, в каком состоянии находился водитель, трезв ли он. И если у него при проверке никаких признаков употребления спиртных напитков не обнаружено, запах алкоголя отсутствует, поведение не вызывает подозрений, а реакция Рапопорта отрицательна, то эксперт-психиатр пишет, что водитель трезв. В другом случае, когда испытуемый употреблял накануне спиртное, при проверке фиксируется запах алкогольного перегара, биологическая проба на алкоголь (реакция Рапопорта) слабо положительна, поведение нормально, отмечается легкое опьянение незадолго до освидетельствования. Тогда в заключении указывается: «трезв, но имеются остаточные явления предшествующего опьянения». Однако все эти данные недостаточно точны и исчерпывающи. Стоит проверить наличие алкоголя в крови и моче — и заключение может быть совершенно иным.

Пока этому препятствуют существенные трудности. Анализ крови делать сложно — необходимы лабораторные условия. Но уже есть первые сдвиги. Наши коллеги из Чехословакии создали для этой цели портативный батарейный прибор «Алдет». Исследуемому достаточно подуть в трубочку — и на световом табло появляются цифры, показывающие процент содержания алкоголя в крови. Это очень просто и удобно. Таким способом можно безошибочно определить, что водитель вчера выпил умеренную дозу спиртного. Трудно без такого анализа определить, что шофер два дня назад перешагнул все разумные границы и выпил 500—800 г водки. А после подобного возлияния организм лишь на третьи сутки справится с окислением и выводом громадной дозы алкоголя, еще больше времени потребует на восстановление функции нервных клеток, на приведение в норму психофизиологических качеств человека. Значит, по крайней мере три дня после такой попойки ему нельзя работать за рулем.

И не только для характеристики участника дорожно-транспортного происшествия или для предупреждения выезда на линию похмельного шофера нужно безошибочное определение трезвости. Оно имеет огромное профилактическое значение. Если ни один случай пьянства не останется незафиксированным, куда меньше водителей станет злоупотреблять спиртным, по крайней мере они лишатся возможности принимать алкоголь систематически. А это уже немало. Невольно возникает вопрос: каким

образом удастся некоторым водителям допиться до хронического алкоголизма, до алкогольного психоза? Ведь на работе они не пьют. Все дело в том, что такие больные пьют после работы, ежедневно и помногу. Работают они, как правило, в небольших автохозяйствах, в условиях полной бесконтрольности. Да и на более солидных автопредприятиях зачастую антиалкогольный контроль практически отсутствует. Вот и получается, что никаких претензий к систематически пьющим никто не предъявляет.

К чему это приводит, показывает статистика, например, нашей областной психоневрологической больницы. В ее наркологическое отделение поступает в год около сотни шоферов и трактористов с хроническим алкоголизмом, с алкогольными психозами и судорожными припадками. Вот один из примеров. Доставленный к нам водитель К. вел себя крайне беспокойно. Он стремился бежать, кого-то боялся, просил спасти его. Оказалось, его «преследовали черти». Он их ясно видел, ловил и разгонял по углам, но они неизменно ускользали и дразнили его, кривляясь, обзывали пропойцей, убийцей, людоедом, пьяницей. На лице больного выражался ужас, со лба катился холодный пот. Когда К. пришел в себя, он рассказал, что работает шофером в колхозе и систематически пьет несколько лет (в основном самогон). Однажды, когда он утром отправился в рейс, ему показалось, что через реку перекинуты два параллельных моста. Водитель точно знал, что мост должен быть только один. Он остановил машину и попробовал рукой, где же настоящий мост. Но когда он нащупал реальный мост слева, ему послышались голоса, настоятельно рекомендовавшие ехать по правому, несуществующему мосту. Шофер развернул машину и возвратился в село к председателю колхоза с вопросом, по какому мосту ехать. К вечеру у больного развилась белая горячка, и его доставили в психиатрическую больницу.

На сей раз все обошлось без трагических последствий, но далеко не всегда финал бывает даже относительно благополучным. В сходном состоянии тракторист В. переезжал мост, свернул с него в реку и погиб вместе с двумя пассажирами.

В больницу практически поступают лишь лица, лишенные водительских прав, переведенные за пьянство на подсобные работы. Тем, что докатились до такой жизни, они во многом обязаны благодушию администрации, закрывавшей гла-

за на постоянное похмельное состояние своего работника. А сколько это благодушие принесло бед на улицах и дорогах! Около трети всех дорожно-транспортных происшествий в Житомирской области совершается по вине нетрезвых водителей. За первую половину минувшего года из-за них 24 человека погибли, а 79 — были ранены. И таких трагедий могло быть больше, если бы не бдительность работников Госавтоинспекции. В прошлом году лишь за девять месяцев 1907 человек были лишены водительских прав за управление машиной в нетрезвом состоянии.

Думается, что все сказанное поможет рассудительному человеку найти правильный ответ на вопрос, поставленный в начале статьи, побудит его с осторожностью относиться к рюмке водки. Для тех же, кто из-за слабоволия не может преодолеть тягу к спиртному, необходим действенный антиалкогольный контроль на работе и принудительное лечение неисправимых.

И еще об одном хотелось бы сказать несколько слов. Большинство регулярно выпивающих водителей привыкли к этому еще до того, как стали работать за рулем. Ведь сама специфика шоферской профессии помогает непьющему человеку оставаться непьющим. Значит, антиалкогольный барьер должен быть поставлен у самых истоков этой ответственной профессии. Когда человек поступает в школу шоферов, перед ним необходимо поставить такую дилемму: если у тебя здоровое мышление, трезвый ум, если ты не употребляешь спиртного — тебе с нами по пути, если же нет — выбери лучше иную работу, убежишь себя и других от большой беды. А медицинский осмотр кандидатов в водители должны проводить не только хирурги, терапевты, окулисты, невропатологи, но и психиатры, психологи, психофизиологи. Нельзя забывать, что некоторый процент людей, желающих стать водителем, по своим психофизиологическим данным не подходит для этой профессии, хотя со стороны других специалистов претензий к ним нет. Сама жизнь постоянно подсказывает необходимость профессионального отбора для шоферов.

М. ЗВОНИКОВ,
заведующий наркологическим
отделением 1-й областной
психоневрологической больницы,
В. ЗВОНИКОВ,
врач-психофизиолог

г. Житомир

Водителю новеньких «Жигулей» П. Чухлову, как видите, не хватило дороги: на скользком шоссе он развил такую скорость, что потерял контроль над машиной. Перед лицом опасности пытался, правда, сманеврировать, но тщетно — скользкая машина не слушалась руля. Насколько можно было, ушел в сторону водитель встречного ЗИЛа, но и это не помогло. А лобовое столкновение — самое страшное... В аварии погибли водитель «Жигулей» и трое пассажиров его машины.

Трагедия эта разыгралась под Кировом на дамбе через Вятку минувшей зимой с ее частыми и коварными оттепелями. Но скользкой дорога может стать в любое время года.

Ю. МАЛЬКОВ,
старший автоинспектор
ГАИ УВД облсполкома
Фото Э. Иванова

г. Киров





Перед вами перекресток и указатель на въезде в Саратов со стороны Пензы. «Ну что ж, — подумает читатель, — перекресток как перекресток и указатель как указатель». Не торопитесь! Если вы, к примеру, направляетесь в Волгоград, мы не рекомендуем вам поворачивать здесь направо. Не поленитесь проехать еще метров сто, а затем развернуться. И вы сразу же сократите длинный путь на целых 84 километра. Так по крайней мере уверяют указатели расстояний. Взгляните на тот, что вы увидели, развернувшись. На нем написано: Волгоград 300. А на первом значится: Волгоград 384. Остается вопрос: какому же указателю верить? С этим вопросом, наверное, можно обратиться на пост ГАИ, который, как явствует из тех же фотографий, находится на этом же пересечении дорог, но «ляпа» этого не видит.



Уж сколько раз писали о том вреде, который наносят безопасности движения размещаемые порой вдоль автомобильных дорог различного рода транспаранты, плакаты и панно. Сегодня, вроде бы, уже всем ясно, что у водителя на дороге должно быть одно «чтение» — информация или приказ: впереди то-то, поступай так-то. И образцов отвлекающей внимание водителей «придорожной живописи» в последнее время значительно поубавилось. Но вот здесь опасность, как видите, пришла совсем с другой стороны. Мы верим, что устанавливали этот транспарант в поселке Соколовка на дороге Ленинград — Одесса из лучших намерений. А получилось странно: водитель, отвлекшись, чтобы прочитать призыв «Не отвлекайся от управления!».

Шлем МОТО- ЦИКЛИСТА

Редкий день в городе обходится без дорожного происшествия, в котором пострадавший — мотоциклист. В ряде республик и областей число таких несчастий на улицах и дорогах составляет добрую половину всех зарегистрированных аварий. Каждое второе полученное мотоциклистом повреждение — черепно-мозговая травма. Подобные травмы становятся причиной смертельного исхода в каждом четвертом из пяти трагических случаев. Эти данные исследований, проведенных во ВНИИ безопасности дорожного движения МВД СССР, достаточно убедительно говорят о необходимости защитить голову мотоциклиста.

Способ защиты давно найден — специальный шлем. Его эффективность убедительно подтверждена зарубежной, а затем и нашей практикой: после введения обязательного применения мотошлемов число погибших от черепно-мозговых травм сократилось на 20 процентов, а раненых — и того существеннее.

Защитные шлемы для мотоциклистов сейчас выпускают многие предприятия — электромеханический завод «Буревестник» в Гатчине, валмиерский завод стекловолокон, таллинская фабрика «Салво», производственное объединение ДОСААФ в Риге. В течение года их поступает в продажу около 1,7 миллиона штук. Однако качество этой продукции нередко еще вызывает справедливые нарекания мотоциклистов. Хочется иметь шлем поудобнее, покрасивее, для любого сезона и, конечно, быть уверенным в его высокой надежности.

Что же надо улучшить в конструкции? Исследовательские работы в этом направлении велись специалистами МВД СССР и рижского медицинского института. Были построены специальные стенды и разработаны методики для проверки амортизационных свойств шлемов, их жесткости, сопротивления пробою. Вот как, например, испытывались шлемы на амортизацию. На стенде устанавливается деревянная модель, имитирующая голову, с надетым шлемом, в купол которого упирается стальной конусный пробойник. На него с метровой высоты падает стальной ударник весом 3 кг. При таком ударе энергия (30 дж) должна погаситься с остановкой острия пробойника не ближе 5 мм от поверхности модели. В другом тесте на шлем с высоты 2,5 м падает 5-килограммовый ударник из твердой древесины (энергия удара 125 дж), затем удар повторяется с высоты 1,25 м.

Тщательно изучались также повреждения шлемов в авариях. Учитывался и зарубежный опыт, анализировались международные рекомендации и стандарты. Наконец, подробно исследовалась действующая у нас технология производства шлемов и методы проверки качества продукции. Итоги этой большой работы позволили подойти к созданию Государ-

ственного стандарта на шлемы для мотоциклистов.

Проект его рассматривался десятками заинтересованных организаций. Их замечания и предложения были учтены в окончательной редакции ГОСТа. Называется он так: «Система стандартов безопасности труда. Шлемы для мотоциклистов». ГОСТ утвержден в декабре минувшего года, а вступает в силу с 1 июля 1977 года. Итак, впереди около двух лет напряженной работы по проектированию и созданию новых образцов шлемов, их испытанию, внедрению в производство, по организации дальнейших научных исследований.

Стандарт устанавливает общие физиолого-гигиенические требования к шлему и его конструкции, защитным свойствам. Строго нормированы вес и амортизационные качества шлемов, сопротивление пробою и жесткость колпака, деформация и прочность крепления, методика испытаний. Эти нормы соответствуют международным рекомендациям. Однако ГОСТом не регламентируется перечень применяемых материалов, узлов и деталей шлемов, дабы не препятствовать разработке более совершенных конструкций.

Для любой партии изготовленных шлемов до 500 и до 3500 штук установлены свои нормы разрушающего контроля. Это послужит гарантией того, что каждый попавший на полки магазина шлем будет соответствовать всем современным требованиям и обеспечит максимальную защиту попавшего в беду мотоциклиста.

Однако следует помнить, что шлем, как и все в нашем мире, не вечен. Материал, из которого он сделан, постепенно стареет, пластичность его ухудшается, и неизбежно наступает время замены. Поэтому к каждому шлему будет прилагаться памятка: «Внимание! Лишь подобранный по голове и застегнутый шлем обеспечивает предусмотренную защиту. После сильного удара шлем должен быть заменен, даже если повреждения на первый взгляд незаметны. Шлем рекомендуется также заменять после трех лет эксплуатации ввиду естественного старения материала, из которого изготовлен колпак шлема». Аналогичными памятками сопровождают шлемы и ведущие зарубежные фирмы. Так что не стоит пренебрегать этими рекомендациями, в которых отражен большой международный опыт.

В дальнейшей научно-исследовательской работе по совершенствованию шлемов существенную помощь могут оказать сами мотоциклисты. Поэтому ВНИИ безопасности дорожного движения МВД СССР по договоренности с редакцией журнала «За рулем» приглашает всех, кто попадал в аварию, сообщить свое мнение о качестве шлема, которым они пользовались, высказать пожелания по его улучшению, заполнив прилагаемую анкету (в каждом пункте зачеркните номер, соответствующий Вашему ответу).

Анкеты просьба направлять по адресу: 103092, Москва, Сретенка, 26/1, редакция журнала «За рулем». Результаты опроса будут опубликованы в журнале.

А. БУЛАТОВ,
старший научный сотрудник
ВНИИБД МВД СССР,
М. КАБУРОВА,
начальник отдела
Госстандарта СССР

Место
для
марки

103092, Москва, К-92, Сретенка, 26/1

Редакция журнала «За рулем»

«Шлем мотоциклиста»



Индекс предприятия связи места назначения

Линия сгиба

Линия отреза

I. Был ли застегнут шлем в момент дорожного происшествия?

01 да 02 нет

II. Какие он получил повреждения (заштрихуйте это место на рисунке)!

01 не поврежден
02 царапина
03 трещина
04 пробит
05 вмятина
06 общая деформация



III. В каком году он был приобретен и каким предприятием изготовлен?

IV. Какие травмы Вы получили при дорожном происшествии?

01 сотрясение мозга
02 ушибы мозга
03 сдавливание мозга
04 повреждение костей свода черепа
05 повреждение костей основания черепа
06 повреждение шейных позвонков
07 повреждение позвоночника
08 повреждение нижних конечностей
09 повреждение верхних конечностей
10 повреждение грудной клетки
11 повреждение живота
12 другие повреждения
13 травм не получил

V. Как протекало лечение?

01 лечения не потребовалось
02 находился на бюллетене
03 лежал в больнице

VI. На какой срок была утрачена трудоспособность?

01 остался трудоспособным
02 до 7 суток
03 до 14 суток
04 до 30 суток
05 до 45 суток
06 до 60 суток
07 свыше 60 суток

VII. Пришлось ли Вам из-за травмы изменить род работы?

01 да 02 нет

VIII. Какую группу инвалидности Вы получили в результате травмы?

01 первую
02 вторую
03 третью
04 травма к инвалидности не привела

IX. В чем Вы видите недостатки Вашего шлема?

Э

то было междоуцарствие света и тьмы, то недолгое вечернее время, когда и фары включать еще рано и без них ехать как-то неуютно. Знакомое шоссе, ведущее от керченской переправы в глубь Кубани, выглядело пустынным, встречные машины попадались редко. И тут недалеко от поворота я увидел на асфальте какую-то странную неподвижную фигуру. Казалось, человек в белом присел прямо посреди дороги. Нога сама по себе соскользнула с педали акселератора и легла на тормоз.

Струя дальнего света от моей машины внезапно врзалась в сгущающиеся сумерки и осветила силуэт крупной белой собаки, застывшей над таким же белобрывым мертвым щенком, жертвой одной из многих тысяч дорожных драм. Я сбавил скорость и медленно объехал собаку. Она даже не пошевелилась, только проводила меня взглядом. Естественный для всего живого механизм самосохранения был отключен начисто, словно в нем от переизбытка напряжения перегорел какой-то важный предохранитель.

Я рискую показаться излишне сентиментальным, но глаза этой собаки, полные немого отчаяния, удивления и боли, преследовали меня до самого дома. Увы, это был взгляд матери. И какое в тот момент имело значение, что передо мной всего лишь обыкновенная беспородная дворняга.

Однажды недалеко от поселка Горячий Ключ меня обогнала «Волга». В такое тихое воскресное утро спешить можно было только на отдых, к морю. Скорость у автомобиля была за сто, хотя до поселка оставалось подать рукой. В этот момент дорогу перебежала собачонка, невзрачная, коротконогая, со смешными темно-рыжими пятнами. Там, на другой стороне шоссе, в тени деревьев приютилось несколько домиков. Пес был уже недалеко от обочины, и водитель «Волги», не имея других помех на пути, одним легким движением руля мог без труда избежать наезда. Но в нем, видимо, проснулся «охотничий» азарт сродни звериному инстинкту, и вместо того, чтобы пропустить животное, он бросил машину вправо еще ближе к обочине. Пес сделал последнее невероятное усилие, пытаясь увернуться, но машина все-таки успела зацепить его, и он, как тряпичная игрушка, перевернувшись в воздухе, шлепнулся об асфальт и завертелся волчком.

Я остановился на обочине, и мы с женой подошли к собаке. Она оказалась еще живой, но была в глубоком шоке от контузии, боли и страха. На секунду я сам представил мчащиеся на меня полторы

ЧССР. В 1938 году во всей стране было 85 тысяч легковых автомобилей. За двадцать послевоенных лет их количество возросло до 410 тысяч, а в настоящее время насчитывается 1,4 миллиона легковых автомобилей.

АНГЛИЯ. Страховые общества решили значительно снизить взносы для владельцев автомобилей, которые будут оснащены бамперами, выдерживающими без повреждений столкновение машин, едущих со скоростью до 8 км/час. Это привело к созданию новой конструкции бампера с поршнем в цилиндре, приваренном к кузову. Внутри цилиндра находится пружинящая пластмасса, сжимаемая во время удара, или специальная силиконовая жидкость с такими же свойствами. При столкновении автомобилей, движущихся со скоростью 8 км/час (при маневрировании на тесных городских улицах таких случаев немало), бампер углубляется на 6 сантиметров, а затем восстанавливает прежнюю форму.

ВЕНЕСУЭЛА. Каждый, кто хочет получить водительские права, с недавних пор должен пройти обследование на

Кровь на асфальте

Моральный климат
дороги

тонны ревушего металла мощностью в сто лошадей, увидел прищуренные глаза водителя, торжествующую ухмылку на его губах, и мне стало страшно. Не за собаку, за нас — людей. Бешеная скорость, громадное преимущество в силе и собственная неуязвимость опьяняют неуравновешенных, черствых и слабых духом сильнее всякого алкоголя. И беда в том, что эту форму опьянения не способна выявить никакая реакция Рапопорта. Такой человек на дороге опасен для всех, поскольку свободно распоряжается тем, что принято называть источником повышенной опасности.

Пса мы перенесли в прохладную тень под кустами и положили на траву. Из раны на бедре сочилась кровь. Видимо, и кость была повреждена. Жена, как умела, обработала и перевязала рану своим носовым платком. Помочила псу голову. «Может быть, отойдет, отлежится», — подумали мы тогда. Собака действительно пришла в себя, но лежала тихо, только приносящее смотрела на нас влажными темными глазами. Я поручил ее заботам местных ребятишек, игравших неподалеку, и попросил их разыскать хозяев.

Впереди нас ждал таинственный сумрак леса, солнечные зайчики на замшелых полянках и прохладные рыжеголовые маслята в молодом сосняке. Но странно, ни ясный день, ни звон лесного ручья, ни грибы не могли уже исправить нам настроения. День, которого мы с таким нетерпением ждали целую неделю, был окончательно загублен.

Вечером на обратном пути мы остановились у того самого места, где оставили собачонку, но там ее не оказалось. Мы застали только приметную траву да аккуратно постриженный и уже успевший высохнуть носовой платок жены, привязанный к ветке боярышника.

На каждой загородной дороге в любой поездке можно насчитать до десятка расплюснутых, раскатынных колесами грузовиков кошен и собак, нередко уже смердящих, обсиженных мухами и, безусловно, представляющих собой угрозу для здоровья людей.

В пособиях по Правилам дорожного движения не раз говорилось о том, что в критических ситуациях, когда перед движущимся транспортным средством внезапно появляется домашнее или дикое животное, а резкое торможение (гололедица) или объезд (поток встречных машин) грозят возможной аварией, выбирать не приходится: жизнь человека, в конечном счете, неизмеримо дороже. Но если быть до конца честным, сколь ничтожен процент таких «критических» ситуаций, когда перед водителем возникает альтернатива «или — или». Лично в

моей прантике за двадцать лет такого не случилось ни разу. И нельзя забывать, что помимо правил, относящихся к участникам движения, существуют и другие правила, другие законы, законы человечности и социалистической морали.

И совсем не случайно среди трупов животных, оставшихся на асфальте, вы никогда не увидите, скажем, овцу, свинью или теленка, несмотря на то, что в наших южных краях вопреки правилам их нередко перегоняют по дорогам, особенно вблизи небольших сел и станций. Задавленный гусь и тот редкость, хотя в период уборки урожая эти неторопливые птицы сотнями толкнутся на дорогах, подбирая случайно оброненное зерно. Загадки в этом нет никакой. За овцу, поросенка или того же гуся водителю грозит материальная ответственность. Долго ли записать номер? А иной слишком «эмоциональный» хозяин, глядишь, и по себе надаст. Собака же и кошка не в счет. Много ли стоит простая дворняга, да и кто станет за нее разыскивать?

Мне, как писателю, всегда было любопытно проникнуть в психологию подлости. Однажды я разговаривал с пожилым шофером-профессионалом, который работает на самосвале ЗИЛ—130, самой быстрой грузовой машине, постоянно вызывающей мое восхищение. Так вот, этот шофер на мои сетования ответил так:

— Давил и буду давить! Пусть следят, пусть не пускают без надзора. Чего ради стану я тормозить перед каждой шавкой? У меня работа!

Он особенно подчеркнул это последнее слово. И я понял всю бесполезность нашего спора. Передо мной был черствый, злой человек, которого невозможно было разжалобить. В разговоре с ним единственным достойным аргументом могла быть статья Уголовного кодекса или на худой конец некий пункт в Правилах дорожного движения. Стоило ли говорить такому человеку, что и стреноженные лошади порой выскакивают на дорогу, а то и безнадзорные дети? Мы просто говорили на разных языках.

В конце концов я пришел к мысли, что не обязательно жестокость как свойство характера толкает человека на такой зверский проступок. Как-то прошлой осенью мне пришлось вести в больницу из маленького приморского селения молодого парня, проколовшего до кости ногу ржавой проволокой. Была глубокая ночь, и меня подняли с постели. Гравийная дорога петляла в горах, из щелей и балок языками выползал густой липкий туман. Ехал я, естественно, небыстро. И вдруг в мутном свете фар прямо перед машиной, буквально в трех метрах, за-

мелькал огромный заяц. Я притормозил, чтобы дать ему возможность скрыться в придорожных зарослях, но по свойственной всем зайцам привычке он не сворачивал с освещенной дорожки.

Рядом со мной сидел врач, представитель самой гуманной профессии. Я знал его как человека отзывчивого и доброго. Но тут с ним произошло что-то невероятное: от недавней сонливости не осталось и следа, он всем телом подался вперед и заорал:

— Ну что же ты, дави его, дави! Я остановил машину, заглушил мотор и погасил фары. Потом щелкнул выключателем плафона, и в салоне стало светло. Мой сосед смутился и пробормотал: — Прости, старина, черт полутал. Я и сам не знаю, как это у меня вышло. Может быть, голос предков?

Что же это в самом деле? Слепая жестокость, свойственная отдельным людям, показное лихачество или и впрямь какой-то инстинкт, унаследованный от далеких предков-охотников, такой же атавизм, как хвост или волосоустость у человека? Нет, все это не то. Речь может идти только о недостатке, а порой и полном отсутствии нравственного воспитания в семье, начиная с детского возраста.

Как бы то ни было, а тысячи ни в чем не повинных животных гибнут на всех дорогах страны. Их не учитывает статистика, их не заносят в милицейские протоколы. Но красная горячая кровь, очень похожая на нашу, человеческую, продолжает течь по асфальту. Как всегда отворачиваются женщины, стараются, чтоб не смотрели малыши, стискивают зубы в бессильном гневе настоящие мужчины. Они-то знают, какую необузданную силу дала им в руки современная цивилизация, и хотят быть достойными ее. Ведь по-настоящему сильный, как правило, великодушен и добр.

В наш век стремительного технического прогресса за рулем не может сидеть человек безжалостный или даже просто недоброежелательный, человек с пустой душой и холодным сердцем. Иначе это может обернуться во зло, иначе это опасно. И дело, в конечном счете, не в собаках и кошках, хотя и их нельзя сбрасывать со счетов, а в непоправимом моральном ущербе, наносимом этими людьми нашему обществу, и в первую очередь детям. Потому что дети — это зеркало нашей совести, потому что в них наше будущее.

Юрий АБДАШЕВ,
член Союза писателей

г. Краснодар

НА ДОРОГАХ ВСЕГО СВЕТА

«психологическую пригодность». Если врач установит, например, «склонность к агрессивному поведению», то кандидат не будет допущен к экзамену. Такое решение было принято в связи с катастрофическим ростом числа дорожных происшествий.

ИСПАНИЯ. Акваланирование (скольжение колеса из-за водяной подушки в зоне контакта шины с дорогой) было причиной очень многих дорожных происшествий на автомагистрали Барселона — Матаро. Для обеспечения быстрого стока воды на покрытие под углом 30—40° к оси проезжей части через каждые 2 метра нарезали небольшие канавки. За прошедшие три года здесь не случилось ни одного дорожного происшествия по этой причине.

ИТАЛИЯ. В порядке эксперимента на автомагистрали Мессина — Палермо были установлены ветрозащитные устройства из пяти крыльев специального аэродинамического профиля. Крылья имели наклон 60° и вогнутой частью были обращены в сторону ветра. Испытания показали, что таким способом можно вдвое

уменьшить скорость ветра и оказываемое им давление на боковые поверхности автомобилей.

США. Количество дорожных происшествий в Нью-Йорке выросло в 1974 году почти до 177 тысяч (в 1973 году было 154 тысячи). На улицах города погибло более тысячи жителей. В масштабах всей страны дорожные происшествия стоили жизни почти 46 тысячам американцев.

США. Свыше половины всех автомобилей, находящихся в эксплуатации, страдают серьезными техническими неполадками. Об этом говорится в докладе ассоциации предпринимателей, выпускающих запасные части. Как указывается в докладе, ежегодный технический осмотр превратился в пустую формальность.

ШВЕЦИЯ. На каждые 10 тысяч автомобилей в стране приходится восемь человеческих жертв за год в результате дорожных аварий. Это сравнительно низкий показатель. Скажем, в Австрии эта цифра составляет 14 погибших, во Франции — 11, в ФРГ — 10.

ФРАНЦИЯ. В Париже проходит испытание интересная автоматическая система, суть которой в том, чтобы обезопасить проезд санитарных, пожарных и других автомобилей спецслужб через перекрестки. Она устанавливается непосредственно на светофоре. Устройство это с расстояния 500 метров может улавливать сигналы инфракрасного источника света, который на определенной высоте устанавливается на каждом автомобиле специальных служб. Принятый сигнал переключает красный свет в светофоре на зеленый или не дает погаснуть зеленому, пока не проедет специальный автомобиль.

ЯПОНИЯ. И здесь полиция взяла на вооружение автоматическую аппаратуру для борьбы с нарушителями ограничений скорости на магистралах. Впервые два таких аппарата были недавно установлены на шоссе Кобе — Амагасаки. Как только датчик прибора замечает автомобиль, который движется с превышением скорости, начинает действовать инфракрасная фотокамера. Она снимает машину, ее номер и регистрирует время проезда.

Маневр или торможение?

При разбирательстве уголовных дел по наездам на пешеходов, даже при грубой неосторожности с их стороны, всегда оценивается правильность действий водителя: все ли возможное он предпринял, чтобы предотвратить наезд, что он не сделал из того, что мог и должен был сделать? Водитель может затормозить и остановиться перед препятствием, может и объехать его. Более предпочтительным считается первое, поскольку маневр объезда, внезапный для остальных участников движения, чреват более тяжкими последствиями. Но всегда ли торможение способно предотвратить возникшую опасность, в каких случаях водитель вправе предпринять объезд? Такие вопросы задают в своих письмах многие читатели журнала. Поговорим об этом подробнее, рассмотрев два примера из редакционной почты.

С. Иванов из Рыбинска пишет, что прошлым летом ночью он ехал на мотоцикле ЯВА-350 со скоростью 40—45 км/час по неосвещенной улице шириной 11,6 м. В ближнем свете фары он увидел впереди на полосе движения пешехода, двигающегося в попутном направлении, решил его объехать и принял левее. Однако пешеход сместился влево и опять оказался на пути мотоцикла. Тогда водитель, пытаясь уйти от почти неизбежного столкновения, резко повернул вправо. Мотоцикл с водителем и пассажиром упал и, скользя по дороге, сбил пешехода, который снова кинулся к тротуару. Водитель и пассажир отделались синяками и ссадинами, их спасли защитные шлемы, а пешеходу были причинены тяжкие телесные повреждения.

Второе письмо пришло из Сарпула от водителя автобуса «Кубань» Н. Сподохова. На загородной дороге он увидел пешехода, идущего навстречу по правому краю проезжей части примерно в метре от обочины. До него оставалось метров 100—150, когда водитель принял левее, чтобы объехать пешехода. А тот тоже повернул к середине проезжей части... Двигаясь со скоро-

стью 30 км/час, Н. Сподохов взял еще левее и пересек даже осевую линию. Но в 15 метрах перед автобусом и пешеход направился к осевой линии. Водитель стал останавливать машину, однако тормоза не сработали: как было установлено после происшествия, лопнул тормозной шланг. А пешеход, подняв руки, сделал два-три шага навстречу автобусу и был сбит передней его частью.

Итак, в обоих случаях водители применили объезд пешеходов, находившихся на проезжей части. Конечно, оба пострадавшие нарушили требование Правил дорожного движения, обязывающее их двигаться по тротуарам, пешеходным дорожкам или обочинам. Однако речь не об этом. Поговорим о том, можно ли было объезжать пешеходов в описанных обстоятельствах.

Маневренность автомобиля и мотоцикла — эксплуатационное качество, важное и для обеспечения безопасности движения. При неосмотрительных действиях пешеходов, когда тормозить уже поздно, применив маневр, можно избежать наезда. Не один водитель, подчас рискуя собственной жизнью, буквально в последний момент, видя неизбежность наезда, резким поворотом руля спасал жизнь пешеходу. Судебная и следственная практика знает немало случаев, когда применение маневра в конкретной ситуации было не только оправданным, но и необходимым. Объезд недопустим лишь в сплошном потоке транспорта, где может вызвать столкновение с другими машинами.

Насколько часто объезд не встречает препятствий? Анализ трехсот дел архива ВНИИСО, связанных с наездами на пешеходов, показал, что в 61 случае у места происшествия других транспортных средств не было, в 70 случаях они двигались рядом, в 169 случаях об их присутствии просто не упоминается. Таким образом, по крайней мере в 20% исследованных случаев другие машины применением маневра не препятствовали, и, возможно, он помог бы избежать наезда. Как мы помним, не было встречных или попутных транспортных средств у места происшествия и в примерах из редакционной почты. Конечно, Правила дорожного движения обязывают водителя принять меры к снижению скорости или остановке транспортного средства перед любым препятствием, которое он должен был и мог предвидеть. Однако это вовсе не исключает применения маневра. Особенно важно это, когда водитель не мог и не должен был предвидеть, что пешеход станет препятствием.

Авторы писем в редакцию в обоих

случаях применяли маневр, исходя из конкретных действий пешеходов, которые они видели и к которым приспосабливали свое движение. После начала объезда пешеходы уже не находились на полосе движения водителей, и, оставаясь их положение неизменным, те проехали бы мимо без всяких осложнений. Вправе ли был водитель рассчитывать на это? Мог ли и должен ли был водитель предвидеть, что действия пешехода изменятся и он снова станет препятствием?

В первом случае, судя по обвинительному заключению, следователь пришел к выводу, что водитель мотоцикла, увидев пешехода, хотя и снизил скорость, но требований пункта 73 Правил не выполнил, своевременно не приняв мер к торможению. Очевидно, было установлено, что пешеход был пьян и водитель мог и должен был это увидеть, а стало быть, не должен был рассчитывать, что его действия останутся неизменными и осмотрительными. Кстати, в приговоре суда вообще не упоминается об изменении пешеходом направления движения. Видимо, версия водителя мотоцикла не нашла подтверждения в судебном заседании.

О действиях водителя автобуса мы, к сожалению, располагаем весьма ограниченными сведениями, почерпнутыми лишь из его письма. Представляется, что если все происходило так, как им описано, и не было каких-то других условий, то водитель автобуса вряд ли мог и должен был предвидеть случившееся. Трудно было предположить, что пешеход, который спокойно шел в метре от границы проезжей части навстречу автобусу и видел его, которому водитель, отдаляясь от обочины, оставлял полосу для прохода, с приближением автобуса вдруг бросится в его сторону. А если водитель не мог и не должен был это предвидеть, то маневр объезда пешехода был вполне оправдан или, по крайней мере, не противоречил требованиям Правил дорожного движения. Чтобы утверждать противное, надо доказать: водитель автобуса мог и должен был предвидеть по каким-либо признакам, что пешеход изменит свои действия и станет препятствием.

Таким образом, применение маневра в принципе не противоречит требованиям Правил дорожного движения; однако он допустим лишь при определенных условиях, а именно: когда не создает помех водителям других транспортных средств и когда нет признаков, по которым можно предвидеть препятствие на новой полосе движения.

В. ЯНИН,
старший научный сотрудник
ВНИИ судебных экспертиз

С законом «на Вы»

Задачи по основам законодательства

Апрельским вечером рабочий ремонтного завода в Подмоскowie Н. Петров решил прокатиться на недавно приобретенном мотоцикле. Водительских прав он не имел — предстояло еще сдавать экзамен, — но не утерпел. Да и мысль опробовать машину пришла после того, как со своим товарищем выпил бутылку

портвейна. Петров выкатил мотоцикл из сарая, завел и, посадив приятеля, поехал по улицам города. Управлял он машиной настолько неумело, что на это обратил внимание первый же работник ГАИ. Остановив горе-водителя, он оформил материал о привлечении его к административной ответственности: за управление транспортом в нетрезвом состоянии, да еще без прав. Сообщив, что квитанцию на уплату штрафа ему пришлют по домашнему адресу, Петрова отпустили, строго-настрого предупредив, чтобы подобное не повторялось. Однако спустя два дня, еще не понес наказания по первому правонарушению, Петров опять сел нетрезвым

за руль и вновь был задержан автоинспектором.

Знаете ли вы, какая ответственность установлена за управление автотранспортом в нетрезвом состоянии — административная или уголовная? Какое наказание за нарушение Правил ждет Петрова, на основании какого закона и по каким статьям? Каким оно было бы в том случае, если бы Петров имел водительские права? Имеется ли различие в порядке привлечения к ответственности водителей и лиц, не имеющих водительских прав, за повторное управление транспортом в нетрезвом состоянии?

Ответы — в следующем номере

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

I. Можно ли сделать остановку в показанном месте?

можно нельзя можно, если от проезжей части пересеченной дороги не меньше 5 м

1 2 3

II. Кто должен уступить дорогу в такой обстановке?

водитель автобуса водитель легнового автомобиля

4 5

III. Можно ли для поворота занять такое положение?

можно нельзя можно, если позади нет трамвая

6 7 8

IV. Кто имеет преимущество в проезде перекрестка?

водитель автомобиля мотоциклист

9 10

V. Разрешено ли такое построение в этой зоне?

разрешено не разрешено при отсутствии сплошной линии у края проезжей части

11 12 13

VI. Можно ли с этой полосы проезжать перекресток прямо?

можно нельзя можно при выключенной «стрелке»

14 15 16

VII. Кто из водителей правильно остановился для разворота?

водитель А водитель Б оба водителя

17 18 19

VIII. Кто должен уступить дорогу?

водитель автомобиля мотоциклист

20 21

IX. Можно ли эксплуатировать прицеп, если у него отсутствует или неисправно тормозное устройство?

можно нельзя можно, если его разрешенный максимальный вес не более 0,75 т

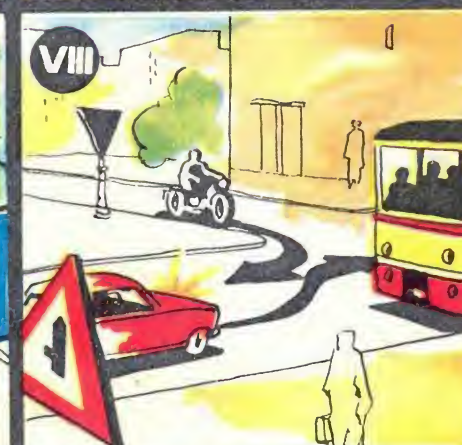
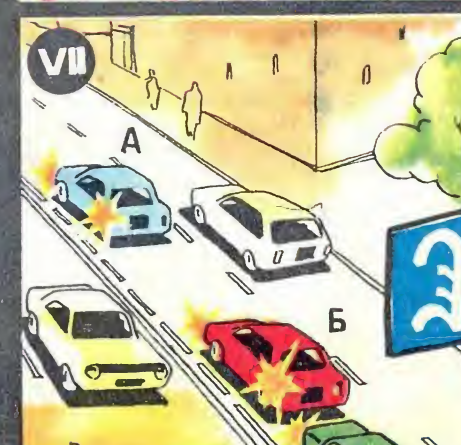
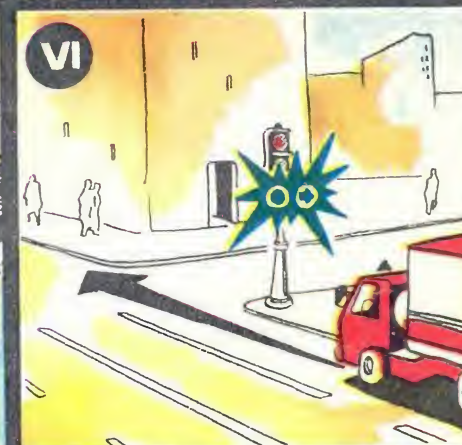
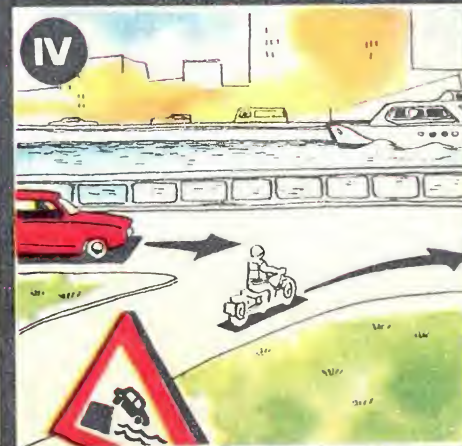
22 23 24

X. Если фары ближнего света освещают дорогу на 40 метров, накова должна быть на сухом асфальте предельная скорость автомобиля (км час)?

40 50 60 70 80

25 26 27 28 29

Ответы — на стр. 39



КОРОТКО

В 1974 году выпуск легковых автомобилей («Трабант» и «Вартбург») на заводах ГДР достиг 150 тысяч штук.

Мотоциклы ЯВА зарекомендовали себя наиболее удачными машинами для многодневных соревнований. Они выпускаются в четырех модификациях: 174, 246, 344 и 362 см³. Соответственно их мощность равна 22, 28, 34 и 35 л. с.; число передач — 6, 6, 5, 5; снаряженный вес — 109, 111, 113 и 113,5 кг; скорость — 124, 138, 145 и 150 км/час.

Расширяется сотрудничество между французской фирмой «Ситроен» и предприятиями «Искра» и «Томос» (оба СФРЮ). Объединение СИМОС, которое включает югославские заводы в городах Копар, Семпертер и Бузет, собирает автомобили «Ситроен» моделей «2ЛС6», «Ами-8», «Ами-супер» и «ЖС» и планирует достичь годового выпуска в 22 тысячи штук.

Ежегодно в Англии из-за коррозии и прогара заменяют выхлопные трубы на 7 миллионах автомобилей, что приносит убытки в 100 миллионов фунтов стерлингов. Более дорогие, чем обычные, выпускные трубы из нержавеющей стали применяют только на автомобилях «Роллс-ройс».

Фирма «Роллс-ройс» в 1974 году изготовила 2900 легковых автомобилей. В нынешнем году она приступила к производству модели «Камарге» с двухдверным пятиместным кузовом, которая является самой дорогой легковой машиной в мире. Намечено выпустить в этом году 168 «роллс-ройсов» новой модели.

Прекратили существование две известные итальянские кузовные фирмы — «Виньяле» и «Ломбарди». Ныне в стране работают одиннадцать предприятий по проектированию и изготовлению кузовов для легковых автомобилей: «Бертоне», «Загато», «Итал Дизайн», «Корьясно», «Моретти», «Падане», «Пининфарина», «Савио», «Скальоне», «Фиссоре», «Шонери».

Французская фирма «Пежо» приобрела заводы «Ситроен» и стала их полноправным хозяином. Выпуск автомобилей на предприятиях обеих фирм в 1974 году составил соответственно 466,7 и 447,4 тысячи машин.

Автомобильный музей фирмы «Даймлер-Бенц» является сегодня крупнейшим заводским музеем. В его залах общей площадью 3500 м² выставлено 100 автомобилей марок «Даймлер», «Мерседес», «Бенц» и «Мерседес-Бенц».

Японский автомобильный концерн «Ниссан» отложил на неопределенное время начало серийного производства легковых машин «Датсун» с роторным двигателем. Причина — значительный расход топлива по сравнению с поршневым двигателем.

«ТАТРА-613»

Параметры	Модель	
	«613»	«603»
Число и рабочий объем цилиндров, см ³	8—3495	8—2472
Степень сжатия	9,2	6,5
Мощность, л. с.	165	95
Число об/мин	5200	4800
База, мм	2980	2750
Длина, мм	5025	5605
Ширина, мм	1800	1910
Высота, мм	1440	1480
Емкость багажника, м ³	0,43	0,503
Снаряженный вес, кг	1670	1470
Скорость, км/час	190	160
Время разгона до 100 км/час, сек.	12,7	—
Расход топлива, л/100 км	18,0	13,0

Эта модель пришла на смену заслуженной «Татре-603». По сравнению с предшественницей новая машина обладает рядом существенных преимуществ: у нее дисковые тормоза всех колес, безопасная рулевая колонка, расположенная над задней осью двигателя, электронное зажигание, привод распределительного вала зубчатым ремнем, электроподогрев заднего стекла. «Татра-613» — представительский автомобиль и поэтому выпускается в ограниченных количествах. Технические характеристики новой и прежней моделей даны в таблице.



«СИНЬОР ИКС»

Итальянский завод ФИАТ, выпустив на рынок спортивную модель ФИАТ-Икс-1/9, отступил от своей традиции не только в системе присвоения индексов моделям (вспомните: ФИАТ-126, ФИАТ-124 и другие). Он создал модель со многими, неизвестными ранее в его практике конструктивными особенностями. Вот важнейшие среди них: расположенный сзади

поперек (I) кузова двигатель, клинообразная форма кузова, выдвигающиеся из кузова фары, съёмная крыша, убирающаяся в багажник.

На ФИАТ-Икс-1/9 установлен форсированный двигатель от модели «128» (1290 см³, 75 л. с.). Снабженная двухместным кузовом машина весит 880 кг. Длина ее — 3,83 м.



ФИАТ-Икс-1/9 развивает максимальную скорость 166 км/час. Время прохождения 400 метров со стартом с места — 17,8 сек., а 1000 м — 33,5 сек. Расход топлива — 8—11 л/100 км.

ДВЕ НОВИНКИ «ФОЛЬКСВАГЕНА»



«Жук», всем хорошо известная на протяжении многих лет модель «Фольксвагена», неуклонно сдает позиции. В прошлом году на складах фирмы остались непроданными 275 тысяч машин, главным образом этой модели. Ее выпуск на основном заводе фирмы в г. Вольфсбурге прекращен, и она производится теперь только в филиалах в Австралии, Бельгии, Бразилии, Индонезии, Мексике и иных. Если учесть, что и другие машины этой марки (например, «412») с двигателем, расположенным сзади, расходятся не очень быстро, то станет ясно, почему фирма решила полностью перейти на новые модели. Новые не только по внешнему виду, но и по содержанию — силовой агрегат у них размещен поперечно, водяное охлаждение сменило воздушное, а ведущие не задние колеса, а передние.

Вслед за семействами «Пассат» («Зарулем», 1974, № 1) и «Сирокко» («Зарулем», 1974, № 12) появилось третье, самое «малогабаритное» семейство — «Гольф». Новая техническая политика «Фольксвагена» нашла отражение и в наименованиях. Современные модели стали тезками теплых ветров, а последняя — теплого океанского течения. Будут ли они способствовать «потеплению» экономического положения фирмы? Директор «Фольксвагена» г-н Лядинг считает, что да.

Итак, «Гольф». Он по многим агрегатам (в том числе по двигателю и трансмиссии) унифицирован с «Сирокко». Оснащается как трехдверным, так и пятидверным (на 25 кг тяжелее) кузовом, двигателями двух разновидностей (50 и 70 л. с.) и выпускается в обычном оформлении и оформлении «люкс» (в последнем случае к индексу модели прибавляется буква «С»). Кроме того, за дополнительную плату машину комплек-

туют автоматической трансмиссией, более мощным генератором переменного тока, сдвижным люком в крыше, литыми из алюминиевого сплава колесами, широкими радиальными шинами (175—13), триплексным лобовым стеклом, пробкой бензобака с замком, «дворниками» и омывателем заднего стекла, более мощным аккумулятором. Таким образом, «Фольксваген» предлагает широкий ассортимент комбинаций из различного оборудования и узлов, что, по расчетам руководства фирмы, позволит заинтересовать многочисленных покупателей, с разными возможностями и вкусами, хотя в среднем «Гольф» будет дороже прежнего «Жука».

Интересная особенность: для наивыгоднейшего распределения веса 50-сильный, более легкий двигатель наклонен на 15 градусов вперед, а более тяжелый, 70-сильный — на ту же величину назад. Двигатель снабжен распределительным валом в головке цилиндров, который приводится посредством зубчатого ремня.

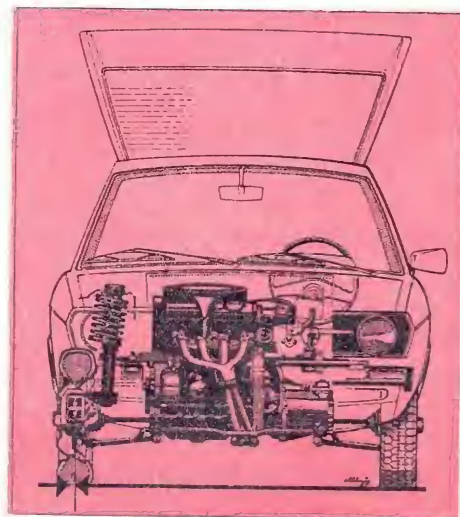
Тормоза на автомобилях нового семейства — барабанные, без усилителя при 50-сильном двигателе и дисковые на передних колесах плюс усилитель — при 70-сильном. Гидропривод тормозов сделан раздельным: переднее правое и заднее левое колеса обслуживаются одной системой трубопроводов, а переднее левое и заднее правое — другой.

Интересная особенность кузова, внешний вид которого разрабатывал итальянский дизайнер Д. Джуджаро: в задней, почти отвесной стенке предусмотрена «нечетная» (третья или пятая) дверь, играющая роль очень большой застекленной крышки багажника. Если откинуть вперед заднее сиденье, то емкость багажника увеличивается — с 0,35 до 0,7 м³.

«Фольксваген-гольф» с пятидверным кузовом.
Трехдверный «Ауди-50».

В машине встроена система проводки, связанная с многоштыревым штепсельным разъемом, который служит для подключения к диагностической аппаратуре на станциях обслуживания фирмы «Фольксваген». Это означает, что обнаружение дефектов в работе разных систем занимает минимальное время. Вообще конструкторы «Гольфа» приложили немало усилий для упрощения обслуживания машины. Однако доступ к запасному колесу (под полом багажника) плохой; выявились и другие недостатки, в частности недостаточная эффективность тормозов. В то же время потребители отметили высокую экономичность «Гольфа», то, что он хорошо держит дорогу.

Что же касается «Ауди-50», то эта миниатюрная разновидность «Гольфа» выпускается только с трехдверным кузовом. Хотя в общих чертах он и похож на кузов нового «Фольксвагена», в любом размере отличается от него. На «Ауди-50» использовано много агрегатов семейств «Сирокко» и «Гольф», и эта модель сейчас выступает прямым конкурентом таких известных малогабаритных городских автомобилей, как ФИАТ-127, «Рено-Р5», «Пежо-104», хотя покупателю обходится несколько дороже. «Ауди-50» сходит с конвейера в двух основных модификациях: «50ЛС» (с 50-сильным двигателем) и «50ГЛ» (с 60-сильным).



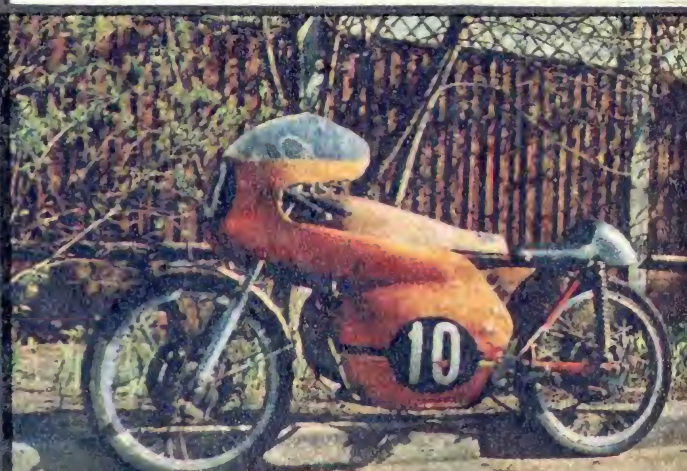
Расположение силового агрегата на «Ауди-50».

Параметры	«Ауди-50ЛС»	«Ауди-50ГЛ»	«Фольксваген-гольф-Л»	«Фольксваген-гольф-ЛС»
Рабочий объем, см³	1093	1093	1093	1471
Степень сжатия	8,0	9,2	8,0	8,2
Мощность, л. с.	50	60	50	70
Число об/мин	6000	6100	6000	5800
Размер шин	135—13	135—13	145—13	155—13
Емкость аккумулятора, а-ч	36	36	27	36
Длина, мм	3500	3500	3705	3705
Ширина, мм	1560	1560	1610	1610
Высота, мм	1340	1340	1410	1410
База, мм	2340	2340	2400	2400
Снаряженный вес, кг	685	685	750	780
Скорость, км/час	142	152	140	160
Время разгона до 100 км/час, сек.	15,4	13,5	16,5	12,5
Расход топлива, л/100 км	7,3	7,6	8,0	8,5



ОТ ДОРОЖНЫХ ДО ГОНОЧНЫХ

Мотоциклы на Спартакиаде



	1
2	
3	4

1. Кроссовый ЧЗ-250.
2. ЯВА ДТ6-890.
3. ИЖ—К11.
4. Мотоцикл класса 125 см³ для кольцевых гонок.

А теперь совершим новую экскурсию — по закрытым паркам мотоциклетных соревнований, входящих в программу VI летней Спартакиады народов СССР. Сразу отметим общую черту с предыдущим рассказом об автомобильной технике («За рулем», № 6, 1975) — спартакиадные мотоциклы представляют собой также в основном серийные образцы массового выпуска. Таким образом, и здесь все подчинено цели создать максимально равные условия в подготовке машин всем спортсменам, расширить географию представленных в соревнованиях участников. Этому не противоречит наличие в закрытых парках некоторых соревнований импортных мотоциклов, поскольку они тоже имеются в достаточном количестве во многих спортивных организациях.

Шесть видов мотосоревнований входят в программу летней Спартакиады, посвященной 30-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне, — кольцевые, гравевые и ипподромные гонки, кросс, многоборье («многодневка») и мотобол. Представленная здесь техника очень разнообразна. Поэтому отметим лишь главные особенности в ее подготовке.

Итак, закрытый парк **кольцевых гонок**. Начиная с них, поскольку они считаются классическим видом мотоспорта. Есть и другая причина — «кольцевики» первыми, еще в мае, начали борьбу за спартакиадные награды. Здесь нас будут интересовать только спортивные мотоциклы классов 175 см³, на которых стартуют женщины и мужчины, 125 см³ (юноши) и 350 см³ (мужчины). Все эти машины относятся к группе «Б» (серийным спортивным) и близки по конструкции к дорожным, выпускаемым нашей промышленностью.

175-кубовые мотоциклы — это «Восход 175ШК» производства ковровского завода. Вес в заправленном состоянии 90 кг, мощность одноцилиндрового двухтактного двигателя 14 л. с., что позволяет развивать скорость не ниже 125 км/час. В классе 350 см³ представлена модель ИЖ—Ш11, серийно выпускаемая ижевским заводом. Ее вес 125 кг, мощность двухцилиндрового двухтактного двигателя 35 л. с. и максимальная скорость не ниже 170 км/час. И наконец, 125-кубовая машина. Здесь взята за основу модель минского завода, а экипажную часть спортсменам разрешено делать самостоятельно.

Кольцевые мотоциклы легко отличить по специальным обтекателям, которые уменьшают лобовое сопротивление. В ходе гонки спортсмен низко наклоняется, почти лежит на машине. Вот почему руль слегка опускают вниз, на топливном баке сверху укрепляют мягкую подкладку, а подножки сдвигают ближе к заднему колесу.

Несмотря на то что при подготовке этих мотоциклов к соревнованиям решаются только такие работы, которые выполнимы при помощи несложного оборудования, спортсмены тем не менее в пределах допустимого вносят некоторые изменения, позволяющие улучшить динамические характеристики, повысить безопасность и подогнать экипажную часть с учетом индивидуальных особенностей.

Почти у всех машин изменены степень сжатия (подрезкой головки или цилиндра), фазы газораспределения (подрезкой нижней кромки поршня и увеличением сечения каналов). На спартакиадных кольцевых мотоциклах гонщики могут устанавливать имеющиеся в продаже узлы и детали серийного производства того же завода-изготовителя — свечи, контрольные приборы, цепи, подшипники (кроме верхней головки шатуна), бензобак, руль, рычаги и педали управления, подножки, сиденья, шестерни коробки передач, любые шины отечественного производства. Ковровские и ижевские машины часто оснащают аккумуляторными батареями производства социалистических стран и карбюраторами «Йиков» (ЧССР).

Вниманию любителей спорта привлекут в закрытом парке гоночные мотоциклы классов 125, 250 и 350 см³ (группа «А»), 500 и 750 см³ с коляской, но они предназначены только для чемпионата СССР.

Самое массовое мотоциклетное соревнование в нашей стране — **кросс**. К спартакиадным стартам в классе 350 см³ допускаются ижевские машины (кроссовая модификация ИЖ—К11). В классах же 175, 250 и 500 см³ могут быть использованы как отечественные, так и производства социалистических стран машины. У всех кроссовых машин широкий руль, удобный для сложных трасс, увеличенный ход передней вилки. Чтобы улучшить сцепление колес с грунтом, ставят специальные шины с очень рельефным рисунком протектора. Кроссовые мотоциклы максимально облегчены, и часто их вес не превышает 90 кг.

В классах 250 и 500 см³ на старты выйдет очень много чехословацких ЧЗ-980 и ЧЗ-981. Первая модель имеет двигатель рабочим объемом 246 см³ и мощностью 32 л. с. и весит 103 кг, у второй эти показатели соответственно равны 380 см³, 42 л. с. и 106 кг. Возможно, некоторые участники будут выступать на новых кроссовых ЧЗ. Мотоциклы максимально унифицированы по узлам и деталям. Тем не менее, при подготовке их к соревнованиям спортсменам предоставляется широкое поле деятельности. Главное, на что они обращают внимание, — дополнительная форсировка двигателя. Можно применять также выпускные системы любой конструкции. После технического осмотра и в перерыве между заездами спортсмен вправе заменить агрегаты и детали, кроме рамы.

То же самое относится к мотоциклам для **многоборья** (многодневки). И здесь в спартакиадных стартах будут участвовать машины классов 175, 250 (отечественные и социалистических стран, но только не уникальные и опытные), а также 350 см³ производства ижевского завода. Готовят их к стартам примерно так же, как кроссовые, причем основное внимание здесь уделяют усилению на-

дежности всех агрегатов и узлов. Все многоборцы за пять дней проедут около 1500 километров по самым разным дорогам и без дорог. Скорость тут не на первом плане, главное — способность машины преодолевать крутые подъемы, горные, каменные трассы. Поэтому передаточное отношение часто изменяют.

Мотоцикл для многоборья — единственный из семьи спортивных, имеющий не только фару, но и все приборы сигнализации. За неисправность в их работе участник получает штрафные очки.

Самый малый объем работы, связанный с подготовкой техники к соревнованиям, — в **гонках по гравевой дорожке** (спидвеи). Для этого вида соревнований завод ЯВА (ЧССР) выпускает специальные трековые мотоциклы ДТ6-890 (класс 500 см³), не требующие каких-то конструктивных изменений и переделок. Спортсмены ограничиваются регулировкой двигателя. Он у этих машин одноцилиндровый четырехтактный мощностью 53 л. с. при 7500 об/мин. Весит машина 84 кг. Топливом служит метанол. Объем бака очень мал, у мотоцикла нет ни тормозов, ни задней подвески. Специфика движения на поворотах с заносом (пробуксовкой) требует большой устойчивости (центр тяжести у машины сильно смещен вниз); переднее колесо имеет диаметр 23 дюйма, а на заднее монтируют шину с разрезанными грунтозацепами.

В какой-то степени родственными спидвею являются **гонки по ипподрому**. Техника езды на поворотах здесь схожая. Поэтому спортсмены используют для ипподромных машин рамы, колеса и шины от трековой ЯВЫ, причем базу, как правило, укорачивают. Ни в одном виде мотосоревнований не предоставлены такие возможности для проявления творческой мысли, как в ипподромных гонках. Практически тут столько же конструкций, сколько участников. Одни используют отечественные двигатели (классы 125, 175 и 350 см³), другие — моторы производства социалистических стран, третьи — выступают сами в роли конструкторов. Объясняется это тем, что ни один из наших заводов не делает машины, предназначенные для ипподромных гонок.

В этом смысле больше всего повезло **мотоболу**. Для него ковровский завод выпускает мотоциклы на основе дорожного. У них нет приборов освещения и сигнализации. Сами спортсмены к играм готовят двигатель, подгоняют экипажную часть, укорачивают базу и устанавливают еще один рычаг переключения передач, чтобы можно было управлять коробкой любой ногой, в зависимости от того, с какой стороны находится мяч.

Итак, в спартакиадных соревнованиях представлены в основном серийные мотоциклы. Тем не менее, гонщики должны вложить немало труда, выдумки, конструкторских находок в свои машины, чтобы повысить их надежность, мощность двигателей, сделать более безопасными. Кому это лучше удастся, тот, конечно, повысит свои шансы на почетную награду Спартакиады.

В. КУЗНЕЦОВ,
кандидат технических наук,
председатель технической
комиссии ФМС СССР

Московская область,
г. Серпухов

рел на своих собеседников и думал: они тоже неплохо поработали для того, чтобы их фамилия — одна на двоих — стала такой же звонкой. Эта фамилия — Карамышевы.

Любители баскетбола, не задумываясь, назовут вам имена многих рослых игроков, перечислят всех выдающихся снайперов, но в их голосе появится особый, теплый оттенок, когда они заговорят о Карамышевой. Потому что у нее в свое время на площадке было особое амплуа — она была разыгрывающей. А это целая система. Разыгрывающий — первоклассный «технарь», и стратег, и тактик, и психолог команды. На площадке рядом с гигантами Дзидра зачастую выглядела просто коротышкой. Но недостаток роста с лихвой восполнялся четким мышлением, отличной техникой, великолепным дриблингом, стремительностью, большой прыгучестью и точным глазомером. Зная психологию не только каждого своего товарища по команде, но и соперников, она сочиняла собственный сценарий игры, создавала такие мизансцены, при которых одна из труднейших спортивных игр приносила зрителям настоящее эстетическое наслаждение.

Биографическая справка. 1945 год. Только что закончилась война. Для 15-летней Дзидры появилась возможность пойти в спортивную школу. Испробовала себя в легкой атлетике, в волейболе — не то. Натура, темперамент требовали чего-то более динамичного. Она стала играть в баскетбол. Сначала в «Даугаве», потом в ТТТ, вот уже много лет идущем в авангарде советского и мирового женского баскетбола. Десять лет была в сборной команде Советского Союза. Серебряный призер чемпионата мира. Четырежды чемпион Европы. Пятикратный чемпион страны. Заслуженный мастер спорта СССР, заслуженный тренер республики. Последние годы вместе с Карнитисом тренирует свою родную команду. Основательно повидала свет — побывала во всех социалистических странах Европы, во Франции, в Англии, Италии, Бразилии, США, КНДР. Двадцать лет назад вышла замуж.

Баскетбол — это постоянное напряжение нервов, сгусток эмоций. Переживаешь за себя, товарищей, за всю команду. Как сумасшедшая носишься по площадке. Размазываешь по лицу руками слезы, когда проигрываешь. Не видишь переполненного зала — ты целиком во власти игры. Одному человеку всего этого хватит с лихвой. А тут еще прибавились переживания за мужа. Не меньшие, а может быть, и большие, чем на баскетбольной площадке.

— Тогда мы приехали в Прагу. Играли на Кубок Европы. Вечером на матч пришел Александр с товарищами — в Праге они стартовали в международном авторалли «За мир и дружбу». Ребята поболели за нас. Мы выиграли, чтобы у них было хорошее настроение. А утром всей командой пошли на старт ралли, поддерживали ребят. Через несколько дней я была уже в Москве — там финишировали раллисты. Пришла на ипподром встретить мужа, посмотреть гонку. Промчалась одна машина, другая... Вдруг ви-

жу: вползает на ипподром не автомобиль, какое-то страшное существо. Ободранный, трещит, бренчит — откуда только силы берутся? Присмотрелась внимательно: 66-й номер. Сашин! Чувствую, вот-вот потеряю сознание. Но тут поняла: раз едет — значит, жив. Потом выяснилось: вся наша команда знала, что произошло на трассе, но мне не сказали — щадили. И газеты от меня прятали — в них много писалось о случившемся...

Биографическая справка. 1945 год. Только что закончилась война. Александр получил возможность учиться в рижском индустриальном политехникуме и заниматься спортом. Сначала был волейбол. Потом отец купил трофейный мотоцикл. Вместе с приятелем Александром Бушманисом перебрали машину, стали кататься, выступать в соревнованиях. «Докатался» до перво-



Такова спортивная жизнь

Первую газетную публикацию наклеила в альбом мама: ее сердце-вещун чувствовало, что ему не придется пустовать. Сейчас мамы уже нет, и Дзидра методично продолжает начатое ею дело. За десятки лет газетных, журнальных публикаций было много. Потребовался не один альбом. В том, который первым попал мне в руки, на титульном листе вклеены два снимка. На них — Дзидра Петровна и Александр Александрович.

Я поднял глаза от пожелтевших от тисков: в тесном домашнем кабинетике, как и в альбоме, они были рядышком — уже немолодые, уравновешенные и, судя по всему, очень дружные люди. Доброжелательно поглядывая друг на друга, супруги заставляли свою память извлекать из прошлого полузабытые, но не ставшие от этого менее дорогими для обоих события. Время от времени в комнату входил Дайнис и сообщал счет хоккейного матча. Тогда в беседу врывались знаменитые хоккейные имена. А я смот-

го спортивного разряда. Тут с Бушманисом купили «Москвича» — самую раннюю модель. Появилось новое увлечение. В 1950 году выехал на первые в республике соревнования, проводившиеся на собственных машинах, и получил первый в своей жизни «автомобильный» диплом — за победу в фигурном вождении. Это было начало. Не думал тогда, что так быстро расправит крылья советский автоспорт, что самому придется выводить за собой на трассы Европы «москвичи» и «лады». Выводить, чтобы привычно побеждать. Теперь он мастер спорта международного класса. Уже четырнадцать лет член сборной СССР. Неоднократный чемпион страны. Тренер сборной СССР. Участник ралли «За мир и дружбу», не раз стартовал в популярных международных ралли «Тысяча озер» (Финляндия), «Полуночное солнце» (Швеция), «Акрополис» (Греция), «Монте-Карло», «Рейд Польский», «Золотые пески» (Болгария), «Влтава» (Чехословакия), «Вартбург» (ГДР), «Таурус» (Венгрия), «Русская зима» (СССР), «Тур Европы».

В мае нынешнего года исполнилось четверть века с того дня, когда Александр Карамышев получил первый диплом за победу в автомобильных соревнованиях. Еще раньше стал гонщиком ДОСААФ: имеет членский билет № 3 латвийского республиканского автомотоклуба. И почти десять лет выступал на собственном автомобиле. Сначала на стареньком «Москвиче», затем на «Победе». Название последней машины оказалось для Александра символичным: в 1957 году он выиграл серебряную медаль на первенстве страны, а в следующем сезоне одержал победу, став сильнейшим гонщиком Советского Союза. Только после этого Карамышеву дали настоящий раллийный автомобиль.

— Та гонка, о которой рассказывала Дзидра, была, пожалуй, самой трудной в моей жизни. Мы участвовали еще только во вторых международных соревнованиях: как-никак шел всего лишь 61-й год. Поболели за нас девчата на старте в Праге, мы и поехали. А вскоре приключилась беда. Условиями ралли в Брно предусматривалась кольцевая гонка по городу. Проехав предварительно по трассе, мы составили скоростную легенду участка. Но когда гонка началась, оказалось, что мы по неопытности неправильно поняли показания прибора. Идем с огромной скоростью под уклон. В легенде значится прямая трасса, а тут открывается правый поворот. Тормозим, пытаемся вывернуть «Волгу». Машина идет юзом, двумя колесами задевает бордюр тротуара, несколько раз переворачивается. По пути ломаем забор, вкатываемся в палисадник и останавливаемся на крыше среди цветника.

Подбежавшие зрители поставили машину на колеса. Не думая о синяках и шишках, выскакиваем наружу, начинаем «инвентаризацию». Не «Волга» — саратовская гармошка. Подъехавший к нам командор только руками развел: гонку продолжать нельзя, ждите техпомощь.

Однако мы решили попытаться. В ралли участвовало пять наших

экипажей, и в зачет шли результаты трех лучших. После нашей неудачи оставалось бы четыре машины. Можно было надеяться, что уж три-то из них дойдут обязательно. Но чем черт не шутит?

Хозяин пострадавшего цветника принес нам банку краски. Макнули в нее ветошь, заткнули ею дыру в радиаторе. Включили двигатель — зашел. Хотя колеса выделывали «восьмерки», двинулись дальше в путь. Вперед было почти пять тысяч километров.

Воды в дырявом радиаторе хватало ненадолго. Приходилось останавливать машину и поить ее. Водой были наполнены канистры, резиновый мешок. Когда по дороге попадалась речушка, кто-то из нас без всяких предосторожностей плюхался прямо в воду, лихо радочно наполнял емкости, и мы трогались дальше.

Вначале на нас махнули рукой — пусть, мол, себе ковыляют, если им хочется. Потом с трассы сошла одна машина, в команде осталось три невредимых — как раз столько, сколько шло в зачет. Затем потерпел аварию еще один экипаж. И тогда оказалось, что наши усилия не были напрасными. Мы еще могли решить судьбу команды. И наш экипаж продолжал двигаться к финишу. Оставались позади километры, ох, какие трудные километры! Миновали государственную границу СССР. А в Бресте, где нас чуть-чуть подлатали, довольный командор, генерал, с улыбкой сказал:

— Во время войны я вас представил бы к награде...

Ну а дальше все было просто. Наша команда все-таки заняла в ралли второе место, а мы в Москве, на ипподроме даже выиграли скоростную гонку в своем классе машин. Так что напрасно Дзидра волновалась...

Обычно очень спокойный, чуточку даже медлительный, Александр Александрович улыбается. Добродушно поглядывает на жену из-под густых пшеничных бровей. А у той по щекам идут красные пятна — давняя история, но Дзидру Петровну с ее темпераментной натурой она не может не волновать заново даже сейчас.

— Неужели вы за двадцать лет совместной жизни не привыкли к таким вещам?

— Для такой привычки и ста лет не хватит. Знаете, о чем я думаю, когда Саша уезжает на очередную гонку? О том, чтобы он не вышел на первое место. Странное желание? Вот послушайте. Недавно он уехал на «Тур Европы». Мы дома слушаем радио: передают сообщения с трассы, называют имена наших гонщиков, а Карамышева не вспоминают. Я спокойна, занимаюсь своими делами. И вдруг однажды говорят: вперед вышла Сашина машина. Дайнис так и подпрыгнул от радости, а я села и едва не плачу: если Карамышев вышел вперед, он никому не отдаст первого места. Все сделает, будет рисковать, но не отдаст. Но ведь это очень опасно...

— Конечно, было всякое за эти двадцать пять лет, проведенных в автомобильном спорте. Не раз нам спешили на помощь товарищи по коман-

де, случалось и мы выручали попавших в беду. Но все же больше было радостного. И знаете почему? В ралли очень многое зависит от слаженности в работе экипажа. Не понимаю тех, кто чуть ли не каждый год пытается создать новую пару. Всю свою спортивную жизнь я был штурманом, и за все двадцать пять лет выступал только с тремя гонщиками. Знал я их так же, как и они меня, досконально. А без этого любой риск в ходе гонки не оправдан. Бывают, конечно, и исключения. Вот Дзидра говорила о «Туре Европы». В общем-то, участником этих соревнований я стал случайно. Уже несколько лет, как перешел на тренерскую работу. И вот случилось так, что вновь «тряхнул стариной» — сел штурманом со Стасисом Брундзой и одновременно оставался тренером команды. Раньше мы вместе никогда не выступали, правда, как гонщика я его знал хорошо. Наш совместный с ним дебют оказался успешным — мы выиграли ралли, заняв первое место в абсолютном зачете. Стасис — великолепный гонщик. Так что Дзидра волновалась напрасно... И знаете, я теперь убедился, что в ралли-марафонах тренер обязательно должен быть участником, так сказать, играющим тренером. Находясь в гуще событий, легче руководить командой.

Биографическая справка. 1975 год. Дайнису 17 лет — примерно столько же, сколько было родителям, когда они начинали свою спортивную жизнь. Учится в школе. Играет в баскетбол.

— Значит пошел за мамой?

Родители переглядываются. Чувствую — задел за живое.

— Изучает правила движения. — коротко роняет отец, но затем решает, видимо, внести полную ясность. — Я дал слово: когда исполнится 18 лет, он сдает на водительские права. Не обязательно для того, чтобы стать гонщиком. Просто в наше время каждый уважающий себя мужчина должен уметь водить автомобиль. Сын знает, что карьера гонщика связана с риском. К этому можно привыкнуть. Но никогда не привыкнешь к вечным разъездам, к различным случайностям, которые очень часто сводят на нет трудную, ежемесячную работу. За одни соревнования я проезжаю вместе с тренировками до 20 тысяч километров — некоторым автолюбителям этого хватит на два года. Побывал во многих странах. А вот свой родной край знаю плохо: говорят, у нас в Латвии есть великолепные места. Двадцать лет нашей семье, а ни разу мы не провели вместе отпуск — только и знаем встречать да провожать друг друга. Зачем все это мальчишке?

Во взгляде Дзидры Петровны промелькнул покровительственный огонек. Дескать, слышались мы всякого, а вот ведь не бросишь «баранку», не пойдешь грядки полоть.

О чем думает Дайнис? В конце концов, ему самому выбирать себе спортивную жизнь. Вообще жизнь. Так же, как выбрали когда-то старшие Карамышевы.

И. ГЕЙМАН

г. Рига



Они стартуют в финалах



Команда «Автомобилист»

Мотобол — игра коллективная. В ней особо важны командная тактика, сплоченность, взаимовыручка. Вот уже десять сезонов такие качества показывает лидер советского мотоболла — элистинский «Автомобилист». Он пять раз выигрывал звание чемпиона СССР и шесть Кубок страны (журнала «За рулем»), победил в V Спартакиаде, выступая под флагом сборной команды РСФСР. На основе «Автомобилиста» последние годы формируется сборный коллектив страны, который в 1971 и 1973 годах выигрывал Кубок Европы. В VI Спартакиаде все игроки «Автомобилиста» включены в сборную команду Российской Федерации.

На снимке слева направо: верхний ряд — В. Кондратенко (тренер), мастера спорта международного класса В. Кузыченко (капитан команды), Н. Нагайкин, В. Кравцов, Н. Анищенко; средний ряд — А. Резников и Н. Белявцев (вратарь); нижний ряд — Н. Молчанов и мастер спорта А. Сухоносов.



Виктор Ященко

Путь в спорт он начал около двадцати лет назад. Дважды выигрывал мотоциклетное первенство Москвы. Однако истинное призвание в спорте Виктор нашел, когда впервые выступил в автоспорте. Это было в 1967 году. Уже в следующем сезоне стал чемпионом страны в классе машин ГАЗ-51. С тех пор еще четыре раза завоевывал титул победителя всесоюзных первенств. Чемпион V Спартакиады по военно-техническим видам спорта. Сейчас В. Ященко 42 года, он шофер первого класса, мастер спорта.

Николай Елизаров

Целая плеяда молодых гонщиков пришла сейчас на смену неоднократному чемпиону СССР В. Мосолову и другим ветеранам-раллистам, работающим на горьковском автомобильном заводе. Среди них 26-летний водитель-испытатель комсомолец Николай Елизаров. Внимание тренеров обратили его успешные выступления в ралли и зимних ипподромных гонках. Наивысшее достижение мастера спорта Н. Елизарова — первое место в классе на международных авторалли «Русская зима» в 1973 году. Он член сборной команды страны.



Виктор Братковский

Фамилия эта хорошо известна в мотоспортивном мире. Несколько лет назад закончил выступления Леонид Братковский — неоднократный чемпион Украины и СССР по мотомногоборью. Ныне он тренер, судья всесоюзной категории. Пошел по стопам отца Виктор Братковский. Первый старт он принял в 12 лет на первенстве Украины по мотокроссу среди мальчишек и занял 4-е место. Неоднократно выигрывал юношеские чемпионаты Украины по мотокроссу, многоборью и ипподромным гонкам. В 1973 году завоевал две золотые медали чемпиона страны — в мотокроссе и в многоборье.

Сейчас ему 20 лет, он мастер спорта, занимается в секции Киевского автомобильного института, член сборной команды Украины. В финале VI Спартакиады будет стартовать в мотомногоборье.



Михаил Густешов

Еще один представитель спортивной семьи. Отец и мать Михаила — Варлен Дмитриевич и Галина Георгиевна Густешовы — судьи всесоюзной категории. Младший Густешов выбрал картинг и начал заниматься им с тринадцати лет в секции Московского городского Дворца пионеров и школьников. Чемпион СССР 1969 года среди юношей, неоднократный призер первенств Москвы и страны среди юношей и взрослых. Сейчас учится на четвертом курсе Московского автомобильного института. Мастер спорта, член сборной команды СССР.



гиз, 1957) — автомобили на пневмокатках, автопоезда с активными прицепами. Е. Малиновский, М. Гайцго-ри. Динамика самоходных машин с шарнирной рамой (Москва, «Машиностроение», 1974) — сочлененные машины (стр. 6—16), вопросы теории.

И. Селиванов. Автомобили и транспортные гусеничные машины высокой проходимости (Москва, «Наука», 1967) — джипы (стр. 57—104), сочлененные машины, гусеничные вездеходы.

А. Степанов. Плавающие машины (Москва, ДОСААФ, 1971).

Танки и танковые войска под редакцией маршала бронетанковых войск А. Х. Бабаджания (Москва, Воениздат, 1970) — бронетранспортеры (стр. 135—163), сочлененные колесные машины (стр. 165—167).

КАРБЮРАТОР К—125Д

К. Юстас из Калининграда, М. Иванов из Кривого Рога, одессит П. Лифшиц, другие автолюбители просят рассказать, каким карбюратором можно заменить К59 на «Москвиче—407».

Отвечает главный конструктор Ленинградского карбюраторного завода.

Завод выпускает карбюратор К—125Д, который предназначен для установки на двигатели «Москвича—407» взамен К59. К—125Д, как видно из индекса, — одна из модификаций типоразмерного ряда карбюраторов К—125. Он однокамерный, с падающим потоком, балансированный. Основные дозирующие системы — главная, холостого хода, экономайзера — обеспечивают нормальную работу двигателя на всех эксплуатационных режимах. Имеется ускорительный насос поршневого типа и воздушная заслонка для пуска и прогрева холодного двигателя.

Вот основные регулировочные данные карбюратора К—125Д: диаметр большого диффузора — 22 мм; диаметр малого диффузора — 8 мм; пропускная способность топливного жиклера главной системы — 205 см³/мин, топливного жиклера холостого хода — 55 см³/мин; проходное сечение отверстия воздушного жиклера главной системы — диаметром 0,5 мм; проходное сечение отверстия воздушного жиклера холостого хода — диаметром 1,4 мм; отверстие жиклера экономайзера — диаметром 0,5 мм; отверстие распылителя ускорительного насоса — диаметром 0,45 мм.

Перед установкой карбюратора К—125Д на двигатель проверьте зазор между дроссельной заслонкой и стенкой смесительной камеры. При полностью закрытой заслонке он должен быть в пределах 1,7—1,9 мм. Если нужно, отрегулируйте этот зазор, соответствующим образом подогнув тягу.

ЛИТЕРАТУРА О ВЕЗДЕХОДАХ

Многие читатели обращаются в редакцию с просьбой порекомендовать литературу, где можно найти различные сведения об автомобилях высокой проходимости.

Отвечаем на эту просьбу.

Я. Агейкин. Вездеходные колесные и комбинированные движители (Москва, «Машиностроение», 1972) — общие вопросы, теория, пневмокатки (стр. 118—120), колесно-шагающие движители (стр. 159—164).

Н. Бочаров, В. Гусев, В. Семенов, В. Соловьев, А. Филиш-кин. Транспортные средства на высокоэластичных движителях (Москва, «Машиностроение», 1974) — пневмокатки (стр. 8—24), пневматические гусеницы (стр. 24—39), вопросы теории.

И. Гринченко, Р. Розов, В. Лазарев, С. Вольский. Колесные автомобили высокой проходимости (Москва, «Машиностроение», 1967) — джипы (стр. 48—53), машины на пневмокатках (стр. 76—80), джиггеры (стр. 80—81), сочлененные автомобили (стр. 213—221).

С. Зислин, Н. Мозохин, О. Пелюшенко, В. Соловьев, А. Черномашенцев, И. Якубович. Автомобили высокой проходимости ГАЗ—69, ГАЗ—69А и М—72 (г. Горький, Горьковское книжное издательство, 1959).

Н. И. Коротоношко. Автомобили высокой проходимости (Москва, Маши-

ПОДШИПНИКИ «ДНЕПРА»

«На моем мотоцикле «Днепр» появился люфт рулевой колонки, который не удается устранить регулировкой. Вероятно, причина в том, что упорные подшипники не выдерживают радиальных нагрузок, которые возникают при движении?» — спрашивает И. Портнов из Курской области.

Отвечают специалисты завода.

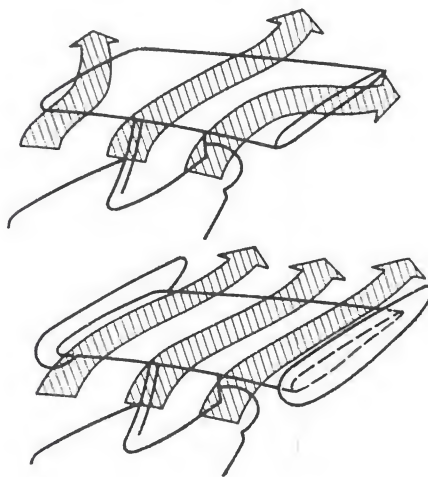
На мотоциклах «Днепр» в рулевой колонке применены не упорные, а упорно-радиальные подшипники 778707, которые способны воспринимать как осевые, так и радиальные нагрузки, направленные под углом до 45 градусов.

Преждевременный износ этих подшипников может быть вызван неправильной регулировкой (чрезмерной или, наоборот, недостаточной затяжкой), перекосом обойм, допущенным при сборке, или, наконец, недостаточной смазкой. Как показывает практика эксплуатации мотоциклов, при выполнении требований инструкции по обслуживанию подшипники служат много десятков тысяч километров.

ТОРЦЕВЫЕ ПЛАСТИНЫ

«Объясните, пожалуйста, — просит киевлянин Ю. Мокров, — для чего антикрылья современных гоночных автомобилей снабжают торцевыми пластинами и не играют ли они роль аэродинамических стабилизаторов продольной устойчивости?»

Торцевые пластины, появившиеся недавно на антикрыльях, по размерам слишком малы, чтобы выполнять функцию таких стабилизаторов. Их назначение иное. Они направляют поток воздуха точно вдоль хорды антикрыла, не позволяя ему «стекать вбок» (см. рисунок). Прижимающая сила, создаваемая крылом, зависит от его площади, то есть ширины. Без боковых пластин концевые части крыла практически не омываются встречным потоком воздуха — он идет под углом к хорде крыла. В ре-



зультате прижимающая сила у крыла без торцевых пластин оказывается меньше, чем у крыла такой же длины, снабженного пластинами.

ОДИННАДЦАТЬ НЕИЗВЕСТНЫХ

«Мы прочли на страницах вашего журнала расшифровку сокращенных наименований некоторых автомобильных фирм, — пишут военнослужащие Н. Смирненков и В. Ушанов, — но мы хотели бы также узнать, что обозначают сокращенные названия заводов АЗЛК, АРО, ИФА, ФИАТ и других».

Объяснение наименований советских автомобилестроительных предприятий мы давали на протяжении одиннадцати номеров прошлого года в разделе «Краткая биография автозаводов». Объяснение сокращений БМВ, ДАФ, ИСУ и СААВ было приведено в № 4 журнала за 1974 год на стр. 39.

Здесь даем расшифровку других одиннадцати сокращенных наименований.

АК — «Ауто кариерс» (Англия), что означает «Автопролетка».

АРО — «Аутотуризм романешть» (Румыния), то есть «Румынский автомобиль».

БРМ — «Бритиш рейсинг моторс» (Англия), что в переводе звучит так: «Британские гоночные моторы».

ИКА — «Индустрия Кайзер-Архентина» (Аргентина), так называется аргентинский филиал предприятий «Кайзер» (США).

ИФА — «Индустри фербанд фарцойгбау» (ГДР); это наименование переводится как «Промышленное объединение по автомобилестроению» и относится ко всем входящим в него автозаводам республики.

МАН — «Машиненфабрик Аугсбург-Нюрнберг» (ФРГ), то есть «Машиностроительный завод в г. Аугсбург близ Нюрнберга».

МГ — «Моррис Герейдж» (Англия), или «Гараж Морриса» — так называлась мастерская, которая впоследствии выросла в автомобильную фирму.

СЕАТ — «Сосьедад эспаньола де аутомобилес де турисмо» (Испания), другими словами «Испанская компания легковых автомобилей».

СИМКА — «Сосьете индустриэль де механик э де кароссерн» (Франция), что в переводе означает «Промышленное общество по автомобильной механике и кузовам».

ФИАТ — «Фабрика итальяна-аутомобили, Турино» (Италия), расшифровывается как «Итальянский автомобильный завод в Турине».

ФНМ — «Фабрика национал де Мотореш» (Бразилия), или по-русски «Национальная автомобильная фабрика».

БМВ И ЭМВ

Ю. Мельниченко из Ворошиловградской области пишет нам, что был владельцем мотоцикла БМВ-Р35. Но часть этих мотоциклов, как заметил автор письма, имела другую эмблему и марку ЭМВ. «Чем это объяснить и какова дальнейшая судьба завода ЭМВ?» — спрашивает он.

До войны модель «Р35» (340 см³, 14 л. с. при 5200 об/мин, 155 кг, 100 км/час) выпускалась филиалом завода БМВ в г. Эйзенахе (ныне находится на территории ГДР). После 1945 года на этом предприятии было возобновлено производство мотоциклов и легковых автомобилей (БМВ-321, позже БМВ-340). Названные машины поступали в нашу страну.

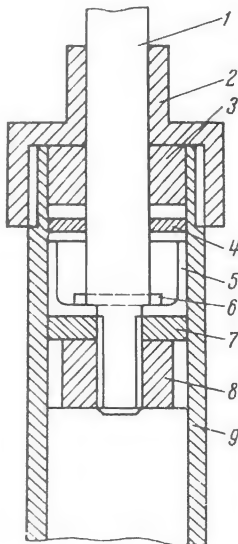
Поскольку бывший основной завод БМВ, находящийся в Мюнхене (ФРГ), тоже приступил к постройке автомобилей и мотоциклов, то в 1951 году прежний филиал был переименован в эйзенахский моторный завод («Эйзенахер Моторен Верке», или сокращенно ЭМВ).

Выпуск мотоциклов ЭМВ-Р35/3 (модернизированного варианта с пружинной подвеской заднего колеса и ножным переключением передач) продолжался до 1955 года. В настоящее время завод ЭМВ называется АВЗ («Аутомобилен Верке Эйзенах» — «Автомобильный завод Эйзенаха») и строит легковые машины «Вартбург».

КАК ИЗБАВИТЬСЯ ОТ СТУКА

При поездках по плохим дорогам на мотоциклах ИЖ часто слышен стук в передней вилке. Мотолюбители предлагали несколько вариантов, исключающих это неприятное явление (см., например, «За рулем», 1973, № 10).

Мы используем более доступный способ, который дает тоже неплохие результаты: вводим в амортизатор два резиновых кольца, как показано на рисунке.



Переделка амортизатора передней вилки: 1 — шток; 2 — наконечник; 3 — верхнее кольцо; 4 — шайба; 5 — клапан; 6 — шпонка; 7 — нижнее кольцо; 8 — поршень; 9 — корпус амортизатора.

Верхнее кольцо 3 толщиной 5 мм надевается на шток выше обратного клапана, нижнее — 7 толщиной 2 мм — на шток между обратным клапаном и поршнем (его роль — повысить компрессию). Чтобы верхнее кольцо служило дольше и не разбивалось обратным клапаном, можно между ними надеть дополнительную металлическую шайбу 4 толщиной 2 мм. Резиновые кольца вырубает гильзой от охотничьего ружья 16 калибра, внутреннее отверстие вырубает сквозь отверстие поршня амортизатора посредством 8-миллиметрового болта с плоским торцом. Для восстановления прежнего хода штока амортизатора необходимо ослабить натяжение пружины — наполовину укоротить втулки на верхней части штока.

Переделанные больше года назад амортизаторы хорошо работали весь сезон без заметной деформации резиновых колец.

А. БЕРГЕР,
В. КРАСИЛЬНИКОВ
464670, Актюбинская область,
г. Октябрьск,
ул. Октябрьская, 30-в (А. Бергер)

РЕМОНТ НАСОСА

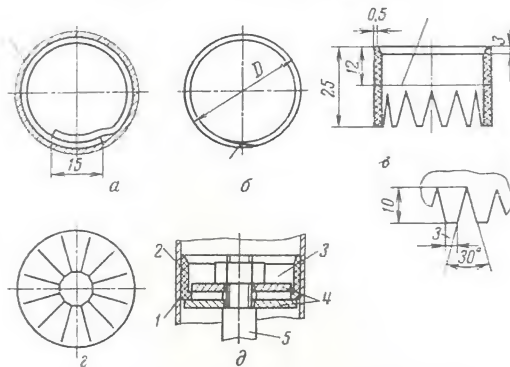
Отказал шинный насос. Чаще всего это случается, когда выходит из строя манжета поршня. Ее нужно заменить. Все знают, что новую манжету просто изготовить из полоски мягкой кожи, но часто делают это на глазок, и насос снова требует ремонта. Я взял кожу толщиной 2—2,5 мм и шириной примерно 25 мм. Длину определил по внутреннему диаметру цилиндра насоса. Кольцо кожи, вложенное в цилиндр с перекрытием краев около 15 мм, — вот то, что требуется (см. позицию «а» на рисунке). Затем срезал края «клином» и надежно склеил их клеем № 88 (можно БФ). Кольцо (позиция «б») должно легко, но достаточно плотно входить в цилиндр насоса.

Самое ответственное — вырезание зубцов. Нужно точно выдерживать геометрию и размеры (позиция «в») и аккуратно срезать «на конус» кромку с противоположной зубцам стороны. Готовое кольцо я надел на оправку и, загнув внутрь зубцы, обстучал по линии перегиба (позиция «г»).

Теперь собираем поршень (позиция «д»), хорошо зажав зубчатый край манжеты 2 между шайбами 4 и затянув гайку 3. Остается покрыть поршень какой-либо консистентной смазкой, и насос будет исправно работать долгое время.

В. ЭТКАЛО

Харьковская область,
пос. Манчени, ул. Дарвина, 4



ЗАРАНЕЕ ПРИГОТОВЬТЕ ШАЙБЫ

Многие автолюбители воспользовались рекомендациями статьи «Секреты» подвески» (1974, № 6, стр. 16), чтобы выправить «осанку» своего «Москвича». Но удобнее заранее заготовить шайбы-подкладки, чтобы компенсировать осадку пружин подвески. Это позволяет сократить время ремонта.

Сообщаю размер таких шайб для «Москвича-412» (и, конечно, для модели «408»). Наружный диаметр — 115 мм, внутренний — 80 мм, толщина — в зависимости от осадки пружин. Как ее

найти, рассказано в упомянутом выше номере журнала.

Из практики могу сказать, что толщина 8—10 мм обычно — «то, что нужно». Материал — алюминий или сталь.

Одновременно нужно подложить шайбы под резиновые отбойники. Размеры этих шайб: наружный диаметр — 40 мм, внутренний — 10 мм, толщина — 8—9 мм.

В. БРЕСЛАВЕЦ

Красноярский край,
г. Канск-4,
ул. 40 лет Октября, 54, кв. 20

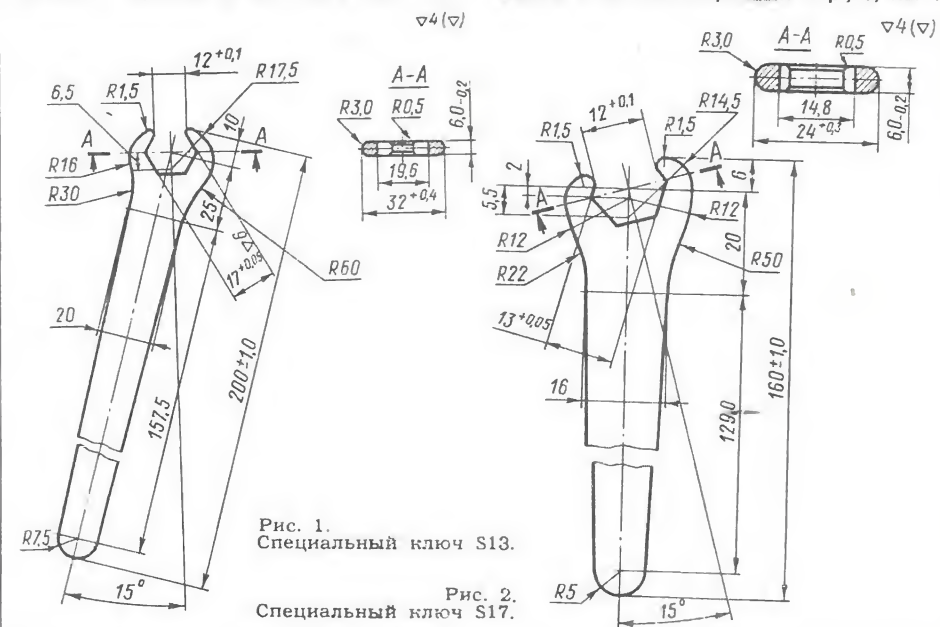
РЕГУЛИРОВКА КЛАПАНОВ

Регулировка зазоров между рычагом и затылком кулачка у всех моделей ВАЗ становится намного удобнее, если пользоваться специальными ключами. Такие ключи не срываются с гаек и не портят грани. Я сделал их из стали 40Х. По-

пробуйте, может быть, такие ключи пригодятся и вам.

Ю. ЦВИЖБА

101000, г. Москва,
Малый Спасоглинищевский пер., 3, кв. 1



МОТОКРОСС

Чемпионат мира в классе 250 см³ разыгрывается в тринадцатый раз. В нынешнем году он включает 12 этапов по два заезда в каждом. Зачетными, как и в прошлом году, являются 12 заездов из 24.

К первенству заводы подготовили довольно много технических новинок. Гидропневматическая подвеска сегодня применяется не только на машинах ЧЗ, но и на «Ямахе» и «Хускварне», причем на последних двух она использована не только для заднего колеса, но и для переднего. Ход передней вилки у «Ямахи» составляет 220 мм. Завод «Майко» представил новый мотор с отлитым из электрона картером и пятиступенчатой коробкой передач. а КТМ оснастил свои 42-сильные мотоциклы колесами из магниевого сплава. Интересную новинку подготовил завод «Пух». Стремясь превзойти по мощностным показателям машины конкурентов («Хускварна» и «Ямаха» с лепестковыми клапанами), он пошел на применение двух карбюраторов.

Начало первенства оказалось не совсем удачным. На первом этапе не выступал из-за травмы, полученной в одном из весенних кроссов, прошлогодний чемпион Геннадий Монсеев.

Первые пять этапов стали своеобразной пристрелкой, проверкой новых конструкций, которые девять заводов, участвующих в чемпионате, намерены полностью довести ко второй четверти первенства.

I этап (Испания). 1-й заезд: 1. Х. Андерссон (Швеция), «Ямаха»; 2. Г. Эвертс (Бельгия), «Сузуки»; 3. В. Бауэр (ФРГ), «Сузуки»; 4. С. Гебейерс (Бельгия), «Хускварна»; 5. Я. Фальта (ЧССР), ЧЗ; 6. К. Бехконен (Финляндия), «Хускварна»; 7. Е. Рыбальченко (СССР), ЧЗ. **2-й заезд:** 1. А. Вайль (ФРГ), «Майко»; 2. Бауэр; 3. Эвертс; 4. Т. Хансен (Швеция), «Кавасаки»; 5. Г. Майш (ФРГ), «Майко»; 6. У. Палм (Швеция), «Хускварна».

II этап (Австрия). 1-й заезд: 1. Фальта; 2. Ж. Робер (Бельгия), «Сузуки»; 3. Эвертс; 4. О. Хамершмид (ЧССР), ЧЗ; 5. Бауэр; 6. Д. Померой (США), «Бультако». **2-й заезд:** 1. Фальта; 2. Бауэр; 3. Робер; 4. Майш; 5. Померой; 6. Хамершмид.

III этап (Бельгия). 1-й заезд: 1. Померой; 2. Вайль; 3. Велки; 4. Бауэр; 5. Эвертс; 6. Робер... 10. Рыбальченко. **2-й заезд:** 1. Андерссон; 2. Майш; 3. Бауэр; 4. Померой; 5. Вайль; 6. Палм; 7. Рыбальченко.

IV этап (ЧССР). 1-й заезд: 1. З. Велки (ЧССР), ЧЗ; 2. М. Халм (ЧССР), ЧЗ; 3. Робер; 4. Бауэр; 5. Вайль; 6. Майш... 8. Рыбальченко. **2-й заезд:** 1. Фальта; 2. Бауэр; 3. Майш; 4. Халм; 5. Хамершмид; 6. Померой.

V этап (ПНР). 1-й заезд: 1. Эвертс; 2. Андерссон; 3. Вайль; 4. Т. Сузуки (Япония), «Ямаха»; 5. В. Аллан (Англия), «Бультако»; 6. Палм... 8. А. Овчинников (СССР), КТМ. **2-й заезд:** 1. Эвертс; 2. Бауэр; 3. Майш; 4. Рыбальченко; 5. Андерссон; 6. Палм... 9. П. Рулев (СССР), ЧЗ.

Сумма очков после пяти этапов: Бауэр — 90, Эвертс — 61, Фальта — 54, Андерссон — 54, Вайль — 53, Майш — 51... Рыбальченко — 21 (одиннадцатое место из тридцати).

Первенство мира в классе 500 см³ также будет проходить в 12 этапов. Оно открылось соревнованиями в Швейцарии. На них дебютировали новые кроссовые мотоциклы «Хускварна». Эта модель оснащена двигателем (360 см³, 47 л. с. при 6900 об/мин) с лепестковыми клапанами, пятиканальной продувкой, картером, отлитым из электрона, а также шести-ступенчатой коробкой передач. У машины алюминиевый бензобак, рама из трубок хромоникельмолибденовой стали и зад-

няя подвеска типа «кантилевьер». Такая подвеска, впервые примененная на кроссовых «ямахах», имеет центральный упругий элемент, размещенный под бензобаком и связанный системой штанг с маятниковой задней вилкой. Кроссовая «Хускварна» весит 95 кг, в то время как минимально допустимый вес для машин этого класса по требованиям ФИМ равен 92 кг.

I этап (Швейцария). 1-й заезд: 1. Р. де Костер (Бельгия), «Сузуки»; 2. Х. Миккола (Финляндия), «Хускварна»; 3. Г. Вольсинк (Голландия), «Сузуки»; 4. Б. Эберг (Швеция), «Бультако»; 5. В. Лэккёй (США), «Хускварна»; 6. А. Юнссон (Швеция), «Ямаха». **2-й заезд:** 1. Миккола; 2. де Костер; 3. Вольсинк; 4. Лэккёй; 5. А. Кринг (Швеция), «Хускварна»; 6. Юнссон.

II этап (Италия). 1-й заезд: 1. К. Хаммаргрэн (Швеция), «Кавасаки»; 2. Вольсинк; 3. Миккола; 4. Я. ван Вельтховен (Бельгия), «Ямаха»; 5. Юнссон. **2-й заезд:** 1. Миккола; 2. Юнссон; 3. ван Вельтховен; 4. Хаммаргрэн; 5. Вольсинк.

Сумма очков после двух этапов: Миккола — 52, Вольсинк — 38, Юнссон — 28, де Костер — 27, Хаммаргрэн — 26, ван Вельтховен — 19.

Чемпионат Европы на машинах класса 750 см³ с коляской в этом году проходит в первый раз. Его программа включает 10 этапов. На первом из них успешно выступили советские гонщики, которые примут участие во всех этапах. Напомним: в прошлом году наши спортсмены лишь эпизодически стартовали на соревнованиях Кубка ФИМ по кроссу на 750-кубовых машинах с коляской. Тогда Щербинин и Погановский заняли девятое место.

I этап (Голландия). 1-й заезд: 1. Т. ван Хейтген — Д. Штеенберген (Голландия), «Ямаха»; 2. Н. Робертсон — С. Густафсон (Швеция), «Нортон»; 3. О. Бент — Х. Менсинк (Голландия), «Нортон»; 4. Н. Иванютин — О. Харин (СССР), «Урал»; 5. С. Щербинин — С. Лыжин (СССР), «Урал»; 6. Р. Белер — Э. Вухнер (Австрия), «Ямаха»; 7. Е. Нечипоренко — Б. Погановский (СССР), «Урал». **2-й заезд:** 1. ван Хейтген — Штеенберген; 2. В. ван ден Лан — Х. Вонк (Голландия), «Нортон»; 3. Р. Грогг — А. Грабер (Швейцария), «Пегас»; 4. Бент — Менсинк; 5. В. Шнейдер — В. Мюллер (Австрия), «Нортон»; 6. Л. Халдер — С. Халлер (Швейцария), «Хедлунд»; 7. Иванютин — Харин... 9. Щербинин — Лыжин... 11. Нечипоренко — Погановский.

АВТОГОНКИ

Два очередных этапа первенства мира показали, что, несмотря на довольно высокие требования, которые предъявляет ФИА к безопасности трасс, организаторы соревнований не всегда уделяют этому вопросу должное внимание. Уже сделано многое, и сегодня сильно уменьшилась вероятность такой катастрофы, которая произошла 20 лет назад на гонках в Ле-Мане и унесла жизнь восьми десятков зрителей и двух гонщиков. Но...

Гонки на трассе «Монтюих» под Барселоной закончились трагически. Лидировавший Р. Штоммелен не удержал на повороте машину и, пробив защитное ограждение, врезался в толпу зрителей; четверо из них убиты, девять тяжело ранены. Гонку пришлось остановить. Места гонщикам вывели по фактическому положению на дистанции в момент аварии.

Чемпион мира Э. Фиттипальди перед началом соревнований отметил, что трасса не отвечает требованиям безопасности, и по этой причине отказался стартовать.

V этап (Испания). 1. И. Масс; 2. Ж. Икс (Бельгия), «Лотос-72Д»; 3. Ж. Жаррье (Франция), «Шедоу-ДН5»; 4. К. Рейтеманн (Аргентина), «Брэбхэм-БТ-44Б»; 5. В. Брамбилла (Италия), «Марч-751»; 6. Л. Ломбарди (Италия), «Марч-751».

VI этап (Монако). 1. Н. Лауда (Австрия), «Феррари-312Т»; 2. Э. Фиттипальди (Бразилия), «Мак-Ларен-М23»; 3. К. Паче (Бразилия), «Брэбхэм-БТ-44Б»; 4. Р. Петерссон (Англия), «Лотос-72Д»; 5. П. Депалле (Франция), «Тайрелл-007»; 6. Масс.

Сумма очков после пяти этапов: Фиттипальди — 21, Паче — 16, Лауда — 14, Рейтеманн — 11,5, Масс — 10,5. Шехтер — 9.

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, помещенные на стр. 29

Правильные ответы — 3, 4, 7, 10, 11, 14, 17, 21, 24, 26.

1. Если показанный на рисунке знак не имеет соответствующей дополнительной таблички, то его действие распространяется до ближайшего перекрестка (пункт 29). А за перекрестком уже действует общее правило — остановка и стоянка запрещены ближе 5 метров от края проезжей части пересекаемой дороги (пункт 99 «д»).

II. Водитель легкового автомобиля движется на подъеме, а на таких участках дорог общее правило — первым едет тот, у кого полоса движения свободна, — не действует. В такой обстановке при встречном разъезде уступает дорогу движущийся под уклон (пункт 130).

III. Перед поворотом водитель должен занять крайнее положение на проезжей части, предназначенной для движения в данном направлении (пункт 87). А для водителей нерельсовых транспортных средств ее границей является трамвайный путь (пункт 9).

IV. При отсутствии дорожных знаков, определяющих приоритет, Правила относятся трехсторонние перекрестки, как и все другие, к пересечениям равнозначных дорог (пункт 110). Стало быть, водители нерельсовых транспортных средств должны руководствоваться здесь принципом «правой руки» (пункт 111).

V. В показанной зоне запрещен выезд из ряда лишь для обгона, но не для других маневров — поворота, остановки и т. п. (пункт 26).

VI. Направления движения с той или иной полосы могут быть предписаны только дорожной разметкой или указательным знаком 4.8 «Направление движения по полосам». В данном случае ни того ни другого нет, а потому прямо можно двигаться с любой полосы (пункты 33 и 42).

VII. При такой протяженности зоны разворота водитель, остановившийся, не пережидать встречный поток в самом ее начале, конечно же, будет создавать помехи (задерживать) тем, кто движется на разворот за ним следом. В этом смысле он явно будет отступать от требований пункта 3 Правил. В таких ситуациях правильно поступит тот водитель, который в ожидании возможности для маневра максимально продвинется вперед.

VIII. На главной дороге обгоны разрешены и в зоне перекрестков (пункт 95), а Правила требуют от водителей, находящихся на второстепенных дорогах, уступить дорогу тем, кто движется по главной, без всяких оговорок или исключений (пункт 110). Кроме того, знак «Пересечение с главной дорогой» запрещает мотоциклисту выезжать на ее проезжую часть, пока не проедет транспортное средство, водитель которого имеет преимущество (пункт 115).

IX. Без тормозов можно эксплуатировать только такие прицепы, у которых разрешенный максимальный вес не превышает 0,75 т (пункт 165, 1 «е»).

X. При скорости 50 км/час за время реакции водителя автомобиль пройдет около 15 метров (а порой и больше, если учесть, что к вечеру водитель утомляется), да еще около 20 метров — за время торможения. Вот почему при видимости 40 метров скорость 50—55 км/час можно считать предельной для безопасного движения.

В НОМЕРЕ:

VI Спартакиада народов СССР	Июль — пора финалов	1
По адресам героев-водителей	Б. Демченко, Е. Юдковская. Память о них священна	2
Рождено соревнованием	В. Старчевский. Снова в рейсах	4
Перед пленумом ЦК ДОСААФ	М. Львов. И обучение и спорт!	5
Воспитанники ДОСААФ в армии	В. Безродный. Ночной марш	6
Новости, события, факты		7
Шаги пятилетки	2 000 000 «жигулей»	8
	Знамя Победы — знамя социализма	10
	Для вас, туристы	11
«Клуб «Автолюбитель»	В. Беляев. Карбюратор вашего «Москвича» Н. Богомолов, Н. Морозов, Н. Нарыков. «Запорожские беседы»	12 14
Страничка мотоциклиста	Э. Баклашкин. Собираясь в дальний путь	18
На книжную полку		19
В обществах авто- и мотолюбителей	В. Науменко. Размышляя над уставом	20
В помощь организациям ДОСААФ	Класс безопасности движения	20
	Ю. Ставровский. Карт на высшем уровне	21
Зеленая волна	М. Звоников, В. Звоников. Профессиональная несовместимость Это могло не случиться Стоп — ляп	22 23 24
	А. Булатов, М. Кабурова. Шлем мотоциклиста Ю. Абдашев. Кровь на асфальте На дорогах всего света	24 26 26
	В. Янин. Маневр или торможение? С законом «на Вы» Экзамен на дому	28 28 29
В мире моторов		30
Спорт	В. Кузнецов. От дорожных до гоночных И. Гейман. Такова спортивная жизнь Они стартуют в финалах	32 34 36
Справочная служба		37
Советы бывалых		38
Спортивный глобус		39
	С. Юров. Каскадеры	40

На обложке: 1-я стр.— фото Р. Озерского; 4-я стр.— фото В. Шишова

Главный редактор И. И. АДАБАШЕВ

Редакционная коллегия: Л. Л. АФАНАСЬЕВ, Г. М. АФРЕМОВ, А. Г. БАБЫШЕВ, И. М. ГОБЕРМАН, С. Н. ЗАЙЧИКОВ, Г. А. ЗИНГЕР, В. П. КОЛОМНИКОВ, Л. В. КОСТКИН, Б. П. ЛОГИНОВ, В. В. ЛУКЬЯНОВ, Д. В. ЛЯЛИН, Б. Е. МАНДРУС (отв. секретарь), В. П. НАУМЕНКО, В. И. НИКИТИН, В. М. ПЕТРОВ, В. В. РОГОЖИН, С. В. САБОДАХО, А. П. СЕРЕДА, Н. М. СТАНОВОВ, М. Г. ТИЛЕВИЧ (зам. главного редактора), Б. Ф. ТРАММ, А. М. ХЛЕБНИКОВ, Л. М. ШУГУРОВ

Зав. отделом оформления Г. Ю. Дубман. Художественный редактор Н. П. Бурлака
Художник С. Л. Ветров
Корректор М. И. Дунаевская

Адрес редакции: 103092, Москва, К-92. Сretenка, 26/1. Телефон 207-23-82.

Рукописи не возвращаются.

Сдано в произв. 29.4.1975 г. Подписано в печать 28.5.1975 г. Тираж 2 450 000.
Бум. 60×90¹/₈, 2,75 бум. л.=5,5 печ. л. Цена 50 коп. Зак. 3002 Г-73073

3-я типография Воениздата
Издательство ДОСААФ. Москва

© «За рулем», 1975 г.

Эта профессия немногих, и знают о ней немногие. Мы смотрим фильм с захватывающим приключенческим сюжетом, внимание все время приковано к экрану, восторгаемся головокружительным трюком. Проходит некоторое время, и мы задумываемся над тем, как же актеру удалось его выполнить, подчас не подозревая, что в самый острый момент перед нами был не он, а тот, кого называют каскадером.

Фильм «Директор». Преследуемая басмачами, горящая машина несется к обрыву. Еще мгновение — и она, вся вспыхнув, срывается в пропасть.

— Этому, восстановленному ЗИС—5 суждено было погибнуть, — вспоминает руководитель трюковых съемок Александр Микулин. — В кузов машины поставили две бочки с бензином. А во время съемок, когда автомобиль опрокинулся в пропасть, бензин «взорвался». На экране — драматические, огненные кадры. Сложность еще заключалась в том, — продолжает наш собеседник, — что внизу расположились операторы и съемочная группа. Пришлось выбирать траекторию и рассчитать скорость, чтобы горящая машина упала с сорокаметрового обрыва точно в определенное место.

Во время съемок за рулем был сам Микулин. За шесть метров до пропасти он выпрыгнул из кабины и принял к земле. Над ним пронеслись лошади «басмачей», преследовавших машину, а она, как огромный факел, вращаясь, падала вниз.

Не случайно все трюки, которые готовит и выполняет Микулин, связаны с автомобилями. Началось это в 1963 году. Тогда Александр занимался автоспортом, и ему предложили принять участие в съемках фильма «До завтра». Проба оказалась удачной. С тех пор, а прошло уже двенадцать лет, автомобиль стал его партнером в этой необычной работе.

Риск каскадера не слеп. Трюк продумывается до мельчайших подробностей. Без тщательной подготовки, точного расчета не обходится ни одна «катастрофа». На съемках фильма для ГАИ «За рулем Коробкины» Микулин нарисовал «нарушительнице» — артистке Н. Румянцевой — на проезжей части черту, в пределах которой гарантировал ей безопасность. В этом же фильме Микулин «сбивает» незадачливого пешехода. С ним перед съемкой каскадер взвешивал каждый шаг. Эти фильмы для ГАИ представляются Александру самыми трудными еще и потому, что в них часто снимаются дети.

Нередко для выполнения сложных трюков нужна особая подготовка автомобиля. В фильме «Директор» есть эпизоды гонки в пустыне. Для этих кадров на старые ЗИС—5 и ГАЗ—АА поставили V-образные двигатели мощностью 130—140 л. с., специальные амортизаторы, переделали тормоза, усилили рессоры. Для эффектных кадров погони обычно блокируется задний мост, а потом на экране вы видите лихие заносы на поворотах. На двух колесах ездят с таким же мостом.

Но ведь мало подготовить трюк, продумать, надо суметь и выполнить его. Вот почему необходимо обладать ловкостью циркового артиста, чтобы выпрыгнуть из мчащейся машины за секунду до столкновения, как это происходит в фильме «Ошибка резидента», или, лежа под приборным щитком, управлять ею, когда за рулем сидит герой кинокартины «Дорогой мальчик». Работа каскадера немалыма без тренировок, без спорта. Ну и, конечно, это призвание.

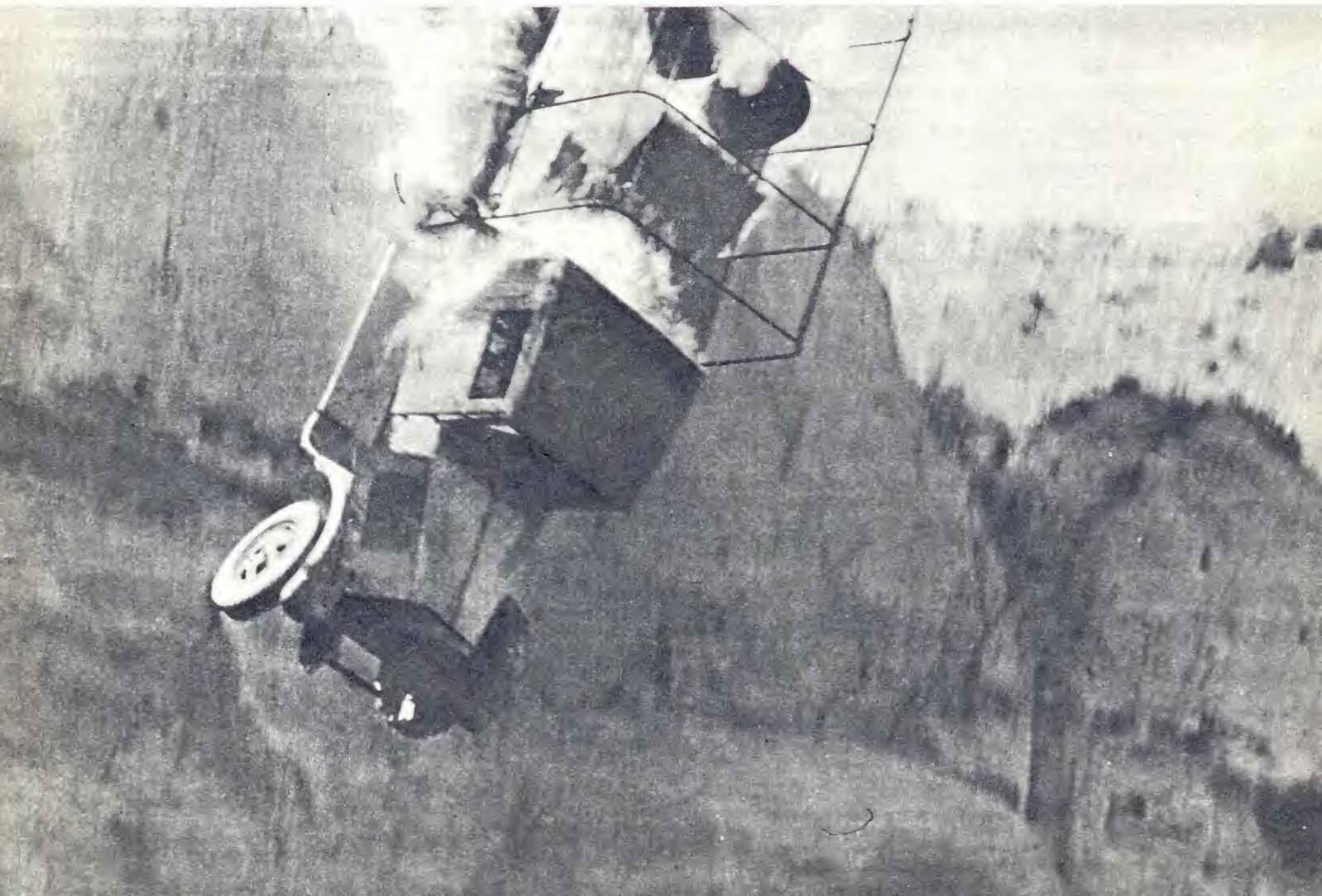
С. ЮРОВ

Эти снимки показывают несколько эпизодов работы каскадера. Справа, рядом с фото, на котором вы видите Александра Микулина, — кадр, сделанный во время съемок фильма «За рулем Коробкины», и момент тренировки перед очередной съемкой; внизу — кадр из фильма «Директор».

Фото И. Гнезашева

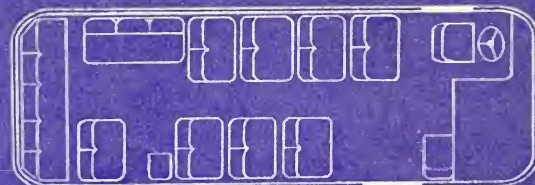


КАСКАДЕРЫ



Малый автобус местного сообщения повышенной проходимости. Выпускается на павловском автобусном заводе им. А. А. Жданова с 1972 года. Используется преимущественно в сельской местности, в леспромхозах, геологических партиях, на нефтепромыслах. Имеет хорошо отопляемый и вентилируемый салон.

Конструктивно модель представляет собой комбинацию ходовой части грузовика ГАЗ—66 с кузовом и силовым агрегатом автобуса ПАЗ—672. Имеет колесную формулу 4×4 и может работать практически в любом районе страны.



Число мест: для сидения	26
общее	26
Число дверей, их привод	2, пневмати- ческий
Вес, кг: в снаряженном состоянии полный	5070 7365
Габарит, м: длина ширина высота	7,15 2,39 3,04
База, м	3,60

Колея, м: спереди	1,81
сзади	1,69
Максимальная скорость, км/час	80
Контрольный расход топлива при скоро- сти 30 км/час, л/100 км	28
Двигатель:	карбюраторный, ПАЗ—672
расположение и число цилиндров	V8
рабочий объем, л	4,25
мощность, л. с.	115
число об/мин	3200

Трансмиссия:	четырехступенчатая, механическая
коробка передач	
раздаточная коробка	двухступенчатая
тип главной передачи	гипоидная; передаточное число 6,83
Размер шин, дюймы (мм)	8,25—20 (240—508)
Тип тормозов	барабанные с гидравлическим приводом и вакуумным усилителем
Подвеска колес	зависимая, рессорная

ИЗ КОЛЛЕКЦИИ «ЗА РУЛЕМ»

6. ПАЗ—3201